aero JOURNAL HORS-SERIE
Avril - mai 2014
HS N° 17

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

BOEING B-17 FORTRESS

1943-1945
MÉDITERRANÉE - ATLANTIQUE - PACIFIQUE

B-17 FORTRESS

1943-1945
MÉDITERRANÉE - ATLANTIQUE - PACIFIQUE

SOMMAIRE

TEXTES : CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT
PROFILS : JEAN-MARIE GUILLOU
PLANS : HUBERT CANCE
COUVERTURE : JERRY BOUCHER

P 4 CHAPITRE 1 AVENTURES AFRICAINES

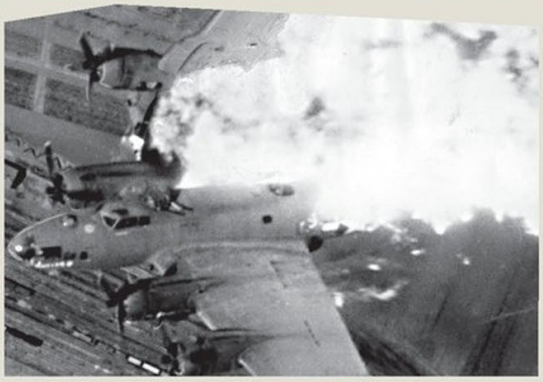
P 24 CHAPITRE 2 LA LENTE EXTINCTION DES DINOSAURES

P 40 CHAPITRE 3 LE B-17G

P 50 HOLLYWOOD S'EN VA-T-EN GUERRE

P 52 CHAPITRE 4 LONELY SKIES, DEADLY SEAS

P 66 CHAPITRE 5 LA DEUXIÈME MÂCHOIRE DE L'ÉTAU



P 94 CHAPITRE 6 PEINTURES DE GUERRE

Sauf mention contraire, les photos proviennent de l'US NARA.

Couverture :

2nd Patches, le B-17G-30-DL 42-38201 du 346th BS/99th BG, survole l'Ukraine sous bonne escorte des Mustang du 325th FG lors de la toute première mission « Frantic » du 2 juin 1944.

NOTAM

NOTICE TO AIR MEN

Le Boeing B-17 Fortress se muscle au cours des années 1943 à 1945, notamment par la greffe d'une « tourelle de menton ». Toutefois, il est vite rattrapé par son principal défaut : son manque d'allonge. Il est remplacé par le B-24 Liberator dans le Pacifique à la mi-1943, tandis que le *Coastal Command*, éternel cousin pauvre de la RAF, doit s'en satisfaire, faute de mieux, jusqu'à ce que les Américains veuillent bien lui livrer un nombre suffisant de Liberator.

Le B-17 continue, toutefois, à faire les beaux jours de la nouvelle force aérienne stratégique américaine, la *Fifteenth*, qui, depuis l'Italie, s'en prend aux objectifs trop éloignés pour sa grande sœur, la *Eighth*.

Cependant, le B-17 connaît bien d'autres types de missions, sans doute moins glorieuses mais tout aussi indispensables, comme le secours en mer, la reconnaissance météo et la guerre électronique. Il sera même employé comme bombe volante, mais nous réservons cet épisode rocambolesque au troisième et dernier tome de la saga de l'un des plus célèbres avions de la Seconde Guerre mondiale.

CJE

DANS AÉROJOURNAL HORS-SÉRIE N°18

À PARAÎTRE EN **JUILLET 2014**

LE BOEING B-17 FORTRESS "THE MIGHTY EIGHTH"
(1943-1945)

- *Des convictions à la réalité*
- *Tragédie en deux actes*
- *Retour vers l'enfer*
- *« Big Week »*
- *Objectif Berlin*
- *Jet bandits at 6 O'Clock*
- *Etc.*

NOMBREUSES PHOTOS INÉDITES, PLUS DE 30 PROFILS COULEUR.

Aérojournal Hors-Série n°17
Avril - mai 2014

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0715 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
Résidence Maunier
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS : Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Secrétariat É. Teuma Léna
Direction artistique A. Gola
Infographie A. Ricard, M. Mioduszewska, V. Deraze, N. Bélivier

Service des ventes et réassort : à juste Titres
04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070
Bruxelles, Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

1943-1945
MÉDITERRANÉE - ATLANTIQUE - PACIFIQUE

AVENTURES AFRICAINES

« Le mitrailleur supérieur, le T/Sgt Joe James, a lâché dans l'intercom un petit chef-d'œuvre d'euphémisme : *"Monsieur, la queue a été quelque peu endommagée."* »

1st Lieutenant Kenneth R. Bragg, 414th BS/97th BG, 1er février 1943.

LA FORTERESSE ENSABLÉE

Ainsi que nous l'avons vu dans le premier tome, deux groupes de B-17 de la *Eighth Air Force*, les 97th et 301st BG, sont officiellement transférés à la *Twelfth Air Force* le 9 novembre 1942. Respectivement commandés par les *Colonels* Joseph H. Atkinson et Ronald R. Walker, ils arrivent à Alger-Maison Blanche ce même jour.

ALLUMER LA TORCHE

La *Twelfth Air Force* (12th AF) a été constituée le 20 août 1942 à Bolling Field (DC), puis a pris ses quartiers en Angleterre le 12 septembre, avant de passer sous le commandement du *Major General* James H. Doolittle. Pour ce qui concerne cette étude, elle dispose du XII *Bomber Command*, placé sous la responsabilité du *Colonel* Claude E. Duncan.

Cette force aérienne est la cheville ouvrière de la stratégie américaine d'enveloppement des forces de l'Axe sur les théâtres d'opérations mineurs (plans « Sledgehammer » et « Round-up ») afin de diminuer la pression allemande sur le front russe. Au mois d'août 1942, après maintes discussions, les chefs de l'état-major combiné décident de l'invasion de l'Afrique du Nord (opération « Torch ») et de l'établissement de bases sur l'axe Oran-Alger-Tunis [1], sur la façade méditerranéenne, et à Casablanca, pour occuper la côte atlantique, depuis lesquelles seront menées des actions sur les arrières des forces de l'Axe engagées en Libye et en Cyrénaïque. La 12th AF est chargée d'appuyer les débarquements, puis de coopérer avec la

[1] Le projet de débarquer à Tunis sera vite abandonné pour des questions de logistique, d'étirement des lignes de communication et de trop grande exposition aux forces ennemies basées en Sicile.

Fifth Army américaine dès que celle-ci sera en mesure d'attaquer les forces de l'Axe. Elle forme le *Western Air Command*, pendant du *Eastern Air Command* britannique, deux commandements dont l'absence de coopération causera un manque cruel de synergie face à un ennemi unifié, jusqu'à ce que le *Supreme Commander Allied Force* du théâtre nord-africain, le *General* Dwight D. Eisenhower, ne reprenne – bien tardivement – les choses en main.

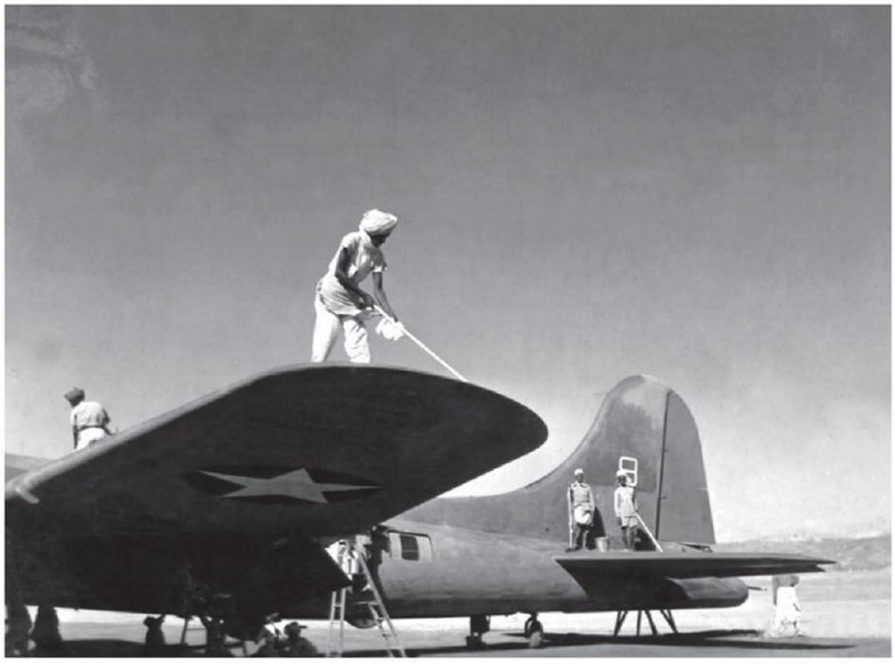
L'opération « Torch » se déroule plus ou moins facilement selon les zones, le 8 novembre 1942. Alger tombe dès le début de la matinée entre les mains des troupes américaines, ce qui permet d'y envoyer immédiatement avions et renforts. Les choses se passent plus difficilement à Casablanca et à Oran, mais les Français cessent toute résistance le 11 novembre. Le lendemain, l'état-major de la 12th AF s'établit à Oran. Son premier souci est d'organiser le déploiement de ses forces, mais peu de terrains en bon état sont disponibles, beaucoup sont déjà engorgés par le personnel et les avions de l'armée de l'Air, et certains portent les stigmates des durs combats qui ont eu lieu.

Le 97th BG manifeste une grande activité à partir du 5 novembre, quand il commence à transférer les gros bonnets jusqu'à Gibraltar, en particulier les généraux Dwight Eisenhower, Mark Clark et Kenneth Anderson. Le lendemain, le B-17 (41-24388, SUMMERS' SLEEPERS) emmenant Doolittle, dont les armes ne sont pas chargées, est intercepté par quatre Ju 88 C du V./KG 40 au-dessus du golfe de Gascogne, contraignant son pilote, le *1st Lieutenant* John C. Summers, à raser la crête des vagues.

▲ Le *Major General* James H. Doolittle, commandant la *Twelfth Air Force*, pose devant un B-26 à Alger-Maison Blanche le 15 octobre 1943.

◀ L'équipage du B-17F-1-BO 41-24346 du 419th BS/301st BG, baptisé AVENGER, est interrogé par l'officier de renseignement dès son retour sur la terre ferme, après avoir exécuté le tout premier raid de la *Twelfth Air Force* sur le continent, à savoir le port de Naples, le 4 avril 1943. Les marques sur le nez prouvent que l'équipage était loin d'être novice.

▼ Le B-17F-1-BO 41-24388 du 97th BG, qui a transporté Doolittle en Afrique du Nord, photographié à l'escale de Gibraltar le 6 novembre 1942. (IWM)



▲ Un B-17E des premières séries (on note la tourelle ventrale Sperry) du 9th BS en maintenance au dépôt de Gura fin 1942. Malheureusement, le « 8 » porté sur la dérive a masqué le *Radio Call-Sign*. Il est possible qu'il s'agisse du 41-9045, que l'on retrouve en Afrique du Nord en décembre 1942 (voir photo plus bas), portant le même ~~le~~ nom de baptême (STINKY) sur le nez.

En passant au-dessus du Fortress après une passe frontale, un mitrailleur de l'un des chasseurs allemands blesse le copilote, mais craignant probablement la panne sèche, les Junkers abandonnent la poursuite. Après avoir prodigué les premiers soins au *2nd Lieutenant* Thomas F. Lohr, Doolittle prend sa place et aide le pilote à atterrir sur le « Rocher ».

LE *BRERETON DETACHMENT*

Toutefois, ce ne sont pas les premiers B-17 à poser leurs roues en Afrique. En effet, le 23 juin 1942, le *Major General* Lewis H. Brereton, commandant la *Tenth Air Force* à New Delhi, reçoit l'ordre de gagner Le Caire, à titre temporaire, afin d'assister les Britanniques dans l'anticipation de l'envoi de groupes lourds américains en Égypte. Il doit acheminer avec lui autant d'avions qu'il le peut. Il récupère neuf B-17E du 9th BS (voir Tome I), qualifiés de « quasi-épaves », et s'envole deux jours plus tard pour Le Caire, avec 225 hommes et officiers entassés dans les bombardiers et des avions de transport.
Arrivé à destination le 28 juin, Brereton est promu commandant de l'*US Middle East Air Force* (qui deviendra la *Ninth Air Force*). Son *Brereton Detachment* est rejoint par *Halpro* et ses 23 B-24D [2].
Un dépôt pour l'entretien des avions américains est établi à Gura (Érythrée). Brereton déplace ses B-17 à Lydda (Palestine) le 2 juillet, d'où ils bombardent les positions de Rommel, aussi bien de jour comme de nuit, avant de concentrer leur attention sur le port de Tobrouk.
Ce ne sont que des coups d'épingle ; à aucun moment, les deux détachements, regroupés au sein d'un *1st Provisional Group*, ne sont capables d'envoyer plus de dix avions à la fois. Le 19 juillet, un rapport indique que seuls trois B-17 sont en état de vol sur les neuf en dotation (pour les B-24D, ce sont sept sur dix-neuf). Le 9th BS n'effectue que deux missions entre le 26 juin et le 5 juillet ! Après la victoire d'El Alamein, l'activité des B-17 cesse pratiquement, d'autant que d'autres B-24 arrivent en renfort. Le 5 octobre, les survivants sont renvoyés à Karachi.

BIENVENUE EN AFRIQUE

Le 340th BS/97th BG se pose le premier à Alger-Maison Blanche le 13 novembre, où il devra patienter avant de retrouver son échelon technique ; les équipages sont donc contraints d'arrimer eux-mêmes les bombes et de faire les pleins à la main avec des jerrycans de 22 litres. La guerre n'attend pas ! Le 16 novembre, six B-17F, menés par le *Lieutenant Colonel* Paul W. Tibbets, commandant le 340th BS, exécutent la première mission de l'USAAF de la campagne de Tunisie en bombardant l'aérodrome de Sidi-Ahmed, une sorte de « milk run ». Le 21 novembre, Doolittle se joint à une nouvelle expédition en tant qu'observateur. Les Spitfire du RAF N° 81 *Squadron* opèrent dans les parages, et l'un des pilotes, le *Flight Officer* William S. Large, qui a repéré les B-17, se met à hurler frénétiquement à la radio pour obtenir du renfort, avant de passer à l'attaque. Une voix à l'accent texan très prononcé se fait alors entendre

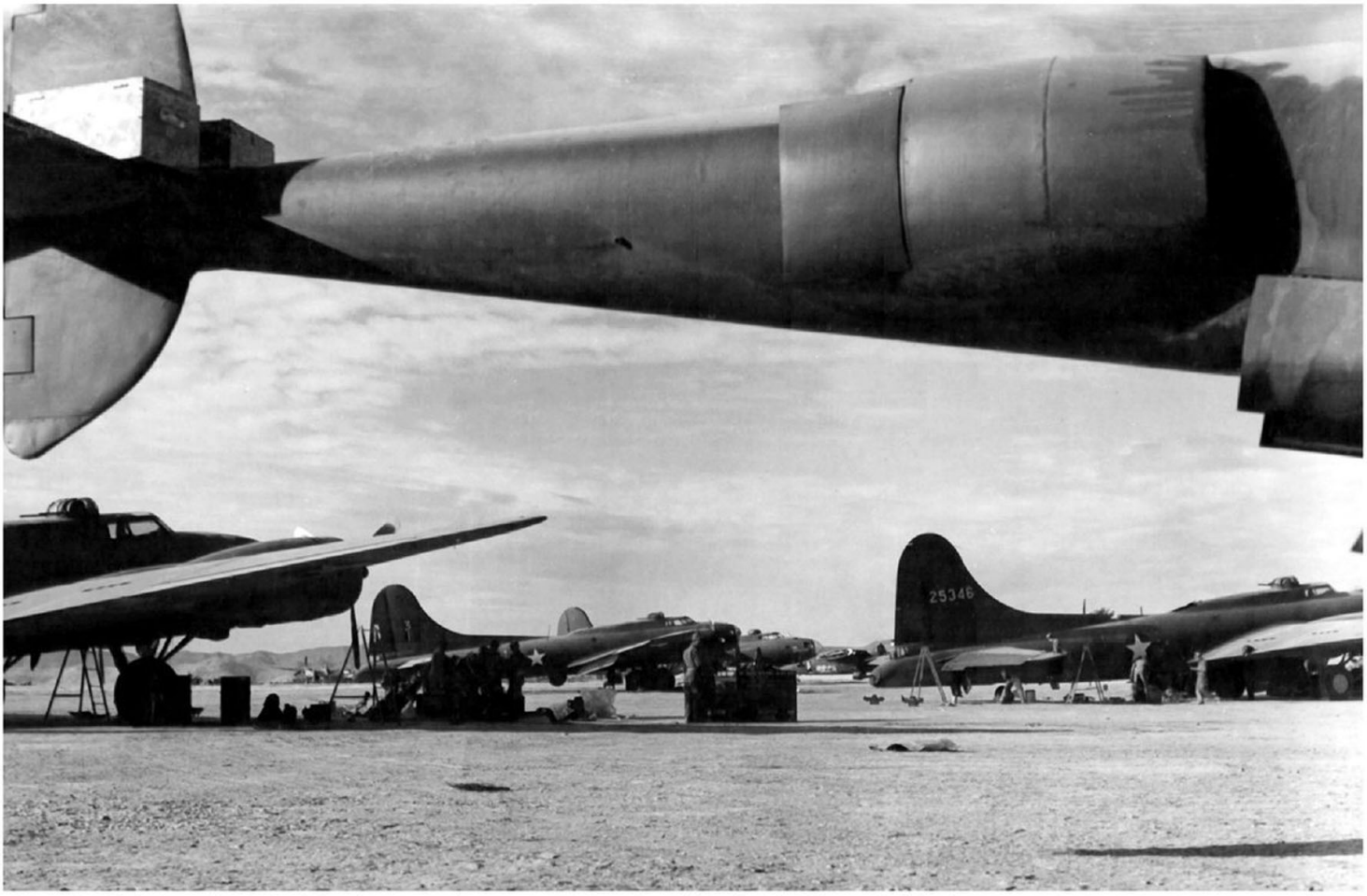
[2] À ce sujet, cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 4, *Dans l'enfer de Ploesti* (novembre 2009).

sur les ondes : « OK, Prune [3]. Pas de panique ! On est dans votre camp. »
Le 22 novembre, le 97th BG emménage à Tafaraoui, dans la banlieue d'Oran, où il trouve une piste en dur mieux adaptée aux B-17 – mais qui ne tarde pas à être inondée par les pluies torrentielles qui surviennent quelques jours plus tard. Le *2nd Lieutenant* William L. Ross III n'y trouve pas que des avantages : « La base était sous le commandement des Anglais. Outre leur discipline très particulière, on devait aussi endurer leur régime, qui se bornait à du corned-beef et des biscuits genre étouffe-chrétien. Quelques sous-off débrouillards se sont arrangés pour négocier au marché noir avec les Arabes du coin des poulets, des dattes, des oranges, des clémentines et même du mouton, qui ont amélioré notre ordinaire. »
Le 24 novembre, le 301st BG arrive à son tour à Tafaraoui, ce qui n'arrange en rien la situation, comme poursuit Bill Ross : « La base était beaucoup trop petite pour nos deux *Bomb Groups*. Comme on était là les premiers, on avait investi les logements en dur, et les nouveaux arrivants ont dû se débrouiller comme ils ont pu ; beaucoup couchaient sous des tentes et sans accès aux commodités, déjà très limitées. Pour la bouffe, ce fut plus difficile, car l'accroissement de la demande avait fait grimper les prix, d'autant que les Arabes ne pouvaient pas fournir tout le monde. »

[3] Le *Pilot Officer* Prune, un personnage de BD très connu en Angleterre alors, était une caricature du pire pilote de chasse possible. Son créateur, Bill Hooper, lui a mis dans la bouche ce slogan demeuré célèbre : un bon atterrissage est un atterrissage après lequel vous êtes encore en état de marcher ; un excellent atterrissage est un atterrissage après lequel votre avion est encore en état de marche.

▲ Le 41-9045 à Alger-Maison Blanche le 27 décembre 1942. Son *Radio Call-Sign* a alors été rétabli, et son surnom a disparu sur le côté gauche. Voir plus bas l'histoire de cet appareil.

▼ En décembre 1942, les premiers B-17 arrivent en Algérie. À droite, le B-17F-45-BO 42-5346, qui deviendra THE RELUCTANT DRAGON avec le 414th BS/97th BG (voir plus bas). Au centre, un B-17E au numéro de série recouvert d'un « 3 », appartenant au détachement de Brereton.



◢ **BOEING B-17E (41-9045)**
1st Provisional Group
Lydda (Palestine), été 1942.

LA CAMPAGNE DE TUNISIE

Le 28 novembre 1942 marque la fin des « milk runs ». En effet, alors que 37 B-17 des deux groupes s'envolent pour la première fois ensemble en direction de Sidi-Ahmed, les P-38 du 1st FG, qui devaient leur servir d'escorte, sont embourbés à Nouvion. Si les bombardiers parviennent à détruire au sol cinq Fw 190 A du II./JG 2 et à en endommager cinq autres, ils sont rapidement pris à partie par les Bf 109 G de la JG 53, menés par leur *Kommodore* en personne, l'*Oberstleutnant* Günther Freiherr von Maltzahn. Celui-ci aperçoit les bombardiers en trois sections qui survolent le lac de Bizerte. Attaquant la dernière section, il isole le bombardier le plus à droite. Après sa première passe, deux moteurs s'arrêtent, et, après sa deuxième, une fumée noire s'échappe du B-17, qui perd rapidement de l'altitude. Un homme saute en parachute, mais les mitrailleurs restent à leur poste, ripostant à chaque attaque de Maltzahn jusqu'au dernier moment.

▼ Ce B-17E, bien que portant un *serial* britannique (FA684), ne sera jamais livré à la RAF. Il a été racheté par l'USAAF et mis en service au 32nd BS/301st BG avec le *Radio Call-Sign* 41-24369 (alias SPECIAL DELIVERY). Accidenté à Bizerte le 15 décembre 1942, il servira de donneur d'organes à ses congénères.

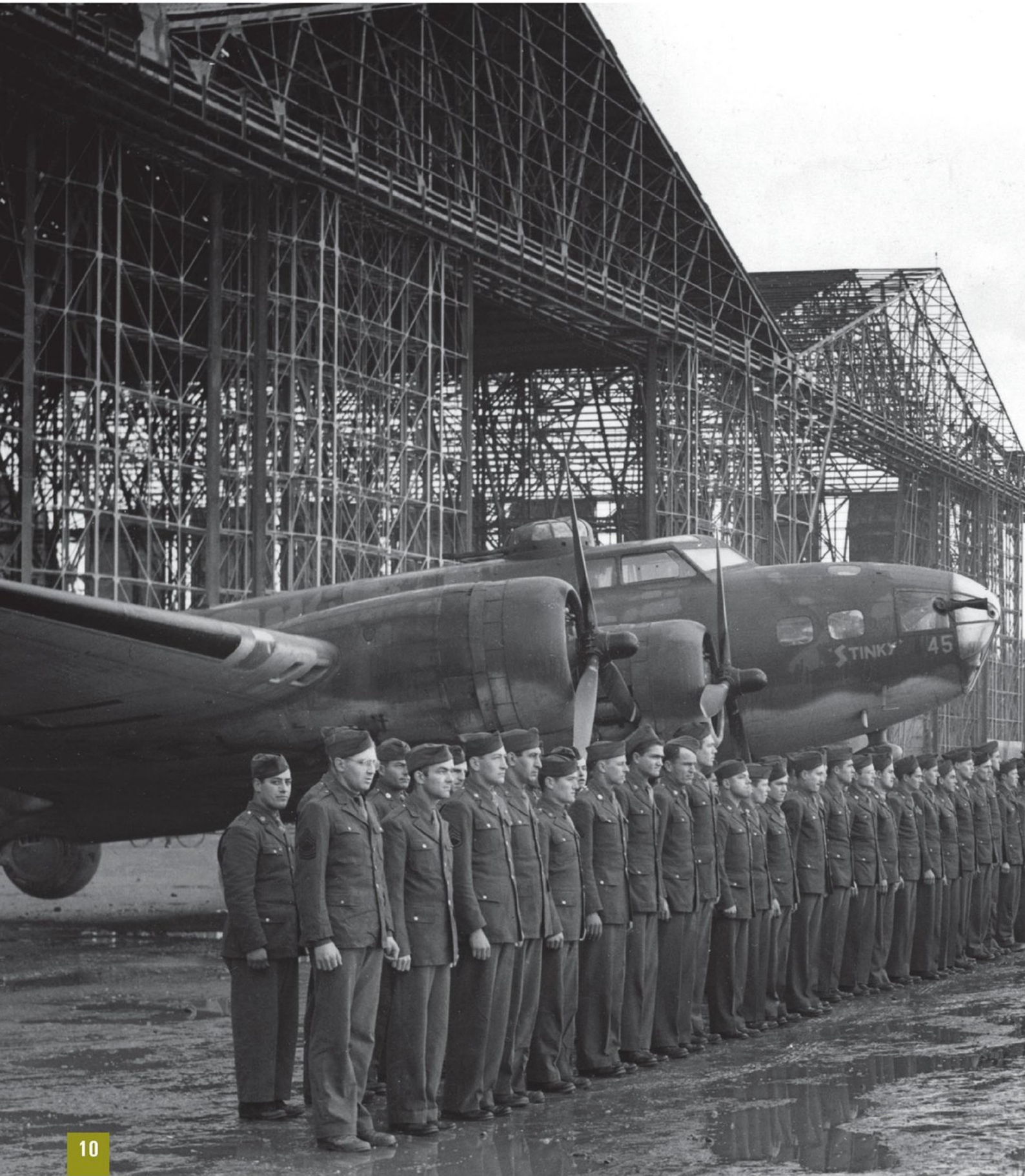
1 Le B-17F-45-BO (42-5346) du 414th BS/97th BG en révision à Alger. Sur le côté droit du nez, il porte dix marques de mission, trois symboles de victoires aériennes et une décoration représentant la boule noire jouant au casse-pipes avec les têtes de Mussolini, Hitler et Hiro Hito. Sur le côté gauche, les marques de mission sont répétées, mais pas l'insigne, et figure le nom THE RELUCTANT DRAGON.

3 Les mécanos remettent en place l'empennage vertical de THE RELUCTANT DRAGON.

3 L'équipage du B-17F-50-BO ADELE'S ANGEL (42-5456) fête la centième mission du 419th *Bombardment Squadron* (301st BG) après un raid sur Livourne le 28 juin 1943. Au centre (en tenue claire), le *Captain* Edward M. Slack Jr., *skipper*, titulaire de la DFC pour conduite héroïque lors d'une mission sur Bizerte le 4 décembre 1942 ; il recevra ultérieurement l'*Air Medal* et neuf *Oak Leaf Clusters* !

4 Décollage du 301st BG depuis Biskra le 26 décembre 1942. Deux avions prennent leur élan sur la « piste », et trois autres sont au roulage.

▼Parade pour la remise de la DFC au *Lieutenant Colonel* Elliott Roosevelt, fils du président et commandant d'un groupe de reconnaissance photo, le 27 décembre 1942 à Alger-Maison Blanche. Le B-17E 41-9045, baptisé STINKY, a connu une aventure peu banale. En janvier 1943, il sert d'avion-taxi au *Lieutenant General* Jacob L. Devers, alors *Armored Force Chief*, pour une inspection au Royaume-Uni. Égaré dans le mauvais temps, STINKY se pose sur le ventre à Athenry le 15 janvier. Devers et son état-major, ainsi que l'équipage (16 personnes en tout), n'ont que des petits bobos. Rien de grave... sauf qu'Athenry se trouve en Eire – pays neutre ! Or, la Convention de Genève stipule qu'un pays neutre est en droit d'interner pour la durée des hostilités tout avion de combat et son équipage appartenant à une nation belligérante ayant atterri sur son territoire. Grave embarras ! Tandis que Devers (d'origine irlandaise) offre le soir même un banquet à la population d'Athenry, les services diplomatiques trouvent un biais : le B-17 n'étant pas armé, ce n'était donc pas un avion de combat mais un simple appareil de transport – *ipso facto*, la Convention ne s'applique pas... Devers, son état-major et l'équipage sont rapidement conduits à la frontière avec l'Irlande du Nord, et l'avion sera ultérieurement rendu à l'USAAF.
Au second plan, le B-24D 41-11768 KICKAPOO, qui s'écrasera au décollage de Lete (Libye), le 1er août 1943, lors de la fameuse mission « Tidal Wave » sur Ploesti ; il n'y aura que deux survivants.



Après un quart d'heure d'un duel intense, le *Viermot* finit par s'abattre près de Medjez el-Bab [4]. Un « Stirling » est revendiqué par le *Feldwebel* Anton Hafner de la 4./JG 51 à 35 km au sud-ouest de Bizerte. Il s'agit du 41-24374, piloté par le *1st Lieutenant* Robert E. Maher (301st BG), qui amerrit avec autant de douceur que possible, c'est-à-dire fort peu ; néanmoins, tout l'équipage sera récupéré par le secours en mer (aucun n'avait sauté en parachute).

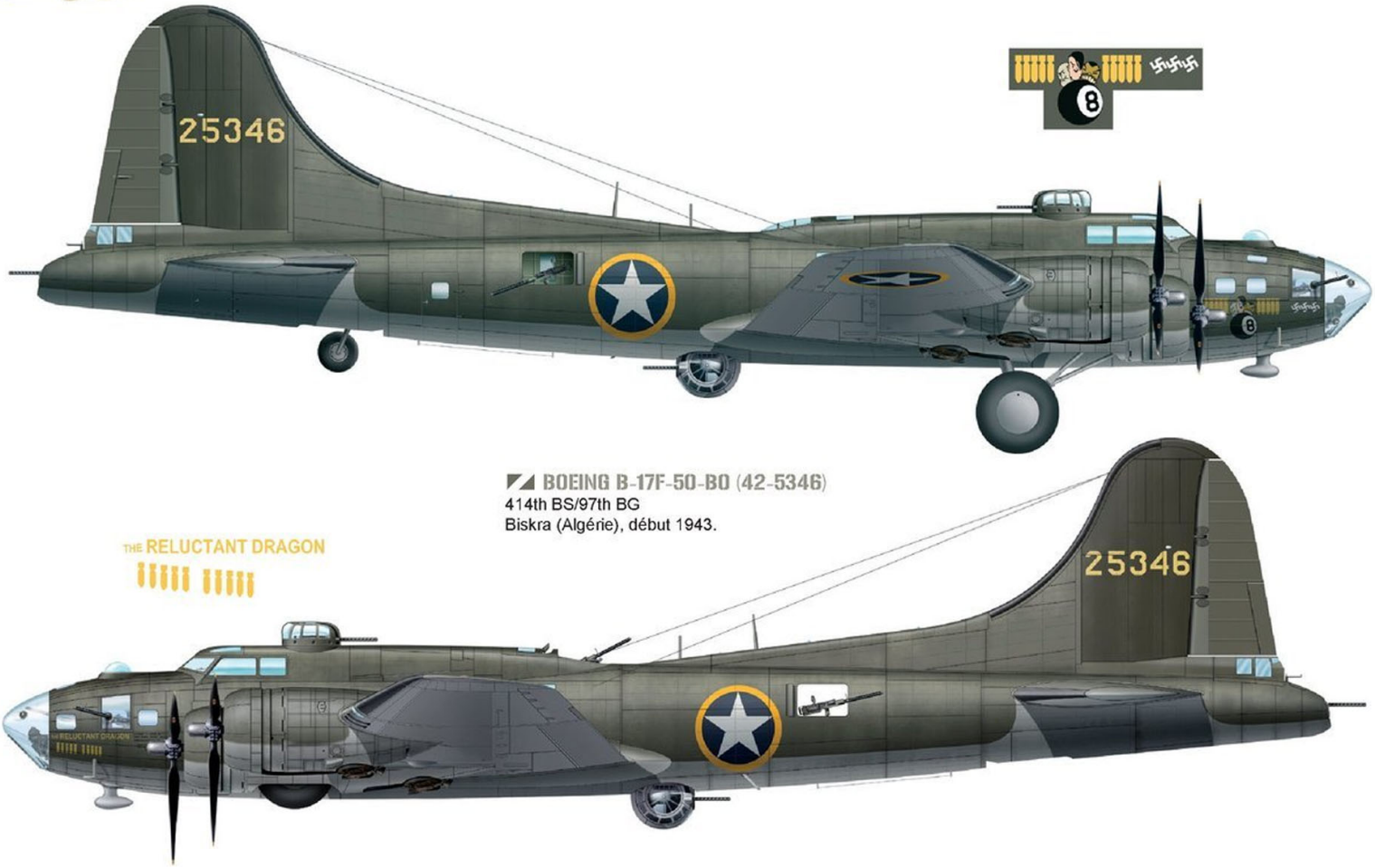
[4] Cette victoire n'a pas été homologuée à Maltzahn.

Le 5 décembre, une partie du 301st BG est mutée à Maison Blanche, tandis que, une dizaine de jours plus tard, l'autre partie gagne Biskra, où elle sera rejointe par le 97th BG le jour de Noël. Cette fois, c'est le 97th qui se retrouve dans la position inconfortable qu'avait été celle du 301st à Tafaraoui ! Toutefois, l'arrivée de l'échelon technique des deux groupes, après une véritable odyssée par mer et par terre, fait temporairement oublier les petits tracas.

Pendant le mois de décembre 1942, les B-17 continuent à se concentrer sur les ports de Bizerte et de Tunis, et sur les aérodromes de la Luftwaffe. Le 18 de ce mois, l'USAAF lance une opération de grande envergure contre Bizerte et Sousse en engageant 20 P-38 et 47 bombardiers, dont 18 de chacun des deux groupes de Fortress. La *Flak* réagit avec vigueur, privant deux appareils du 97th BG de la moitié de leurs moteurs : le 2 et le 4 pour SOONER II (41-25715 ?) du *2nd Lieutenant* John C. Nichols et le 3 et le 4 pour un autre. Traînant en arrière de la formation sur le trajet du retour, ils constituent des proies faciles pour les Bf 109. Le II./JG 51 (*Feldwebel* Alfred Rauch) revendique un « Stirling » et le *Stab*/JG 53 (Maltzahn) un Fortress II. À bord de SOONER II, le mitrailleur de la tourelle supérieure est tué, et un incendie se déclare dans le poste de pilotage. Nichols donne l'ordre d'évacuer l'avion, mais il a perdu beaucoup d'altitude et il vole maintenant trop bas. Trois hommes réussissent à sauter et s'en sortent avec de graves blessures ; les quatre autres périssent dans l'épave qui atterrit brutalement au Kef, dans les lignes alliées. L'autre appareil parvient à rentrer à sa base.

Pas de trêve des confiseurs au-dessus de la Tunisie. Le 97th BG est encore meurtri le lendemain de Noël, quand il retourne au-dessus de Bizerte sous bonne escorte des P-38 du 1st FG. L'appareil du *1st Lieutenant* Thomas H. Borders (414th BS) est touché par un coup direct de la *Flak* et explose en plein vol ; tout l'équipage est tué. Volant à ses côtés, le *1st Lieutenant* Claude H. Lawrence constate de lourdes avaries à son B-17F et doit se poser train rentré près de Souk el-Arba. Un autre pilote, le *1st Lieutenant* Clarence L. Thacker, se souvient de la fin de son camarade :

BOEING B-17F-85-BO (42-30082)
20th BS/2nd BG
Aïn M'Lila (Algérie), août 1943.



BOEING B-17F-50-BO (42-5346)
414th BS/97th BG
Biskra (Algérie), début 1943.

« C'était la dernière mission de Tom Border [*sic*]. Il a été touché au-dessus de Bizerte. Il volait sur ma droite et Claude Lawrence sur ma gauche. Je venais juste de larguer mes bombes quand Tom a reçu un obus dans la soute, et toutes les bombes ont explosé avant qu'il n'ait eu le temps de s'en débarrasser. Son taxi a éclaté en mille morceaux. Je n'en ai pas vu davantage que mon équipage, mais j'ai ressenti l'explosion, car elle nous a beaucoup secoués, et de nombreux débris nous ont heurtés. L'un de ses moteurs a fusé devant notre aile droite, et l'un de mes gars a voulu sauter sans parachute, mais un autre l'en a empêché ; il avait cru que c'était l'un de nos moteurs. »

MIRACLES EN TUNISIE

Le 5 janvier 1943 intervient une réorganisation majeure sur ce théâtre d'opérations. Comprenant enfin que les forces alliées, contrairement à celles de l'Axe, opèrent sans commandement centralisé, le *General* Dwight D. Eisenhower, *Supreme Commander Allied Forces*, se décide, sous la pression, à justifier ses attributions. Le *Major General* Carl A. Spaatz est nommé à la tête de la *Northwest African Air Force*, qui a désormais autorité sur la *Twelfth Air Force*. Le *Colonel* Joseph H. Atkinson, commandant du 97th BG, est promu *Brigadier General* et chef du 5th *Bombardment Wing*, composé, notamment, des 97th et 301st BG ; il est remplacé par le *Colonel* Stanley J. Donovan.

Pour échapper aux raids constants de la Luftwaffe contre l'aérodrome de Biskra, le 301st BG fait mouvement sur Aïn M'lila, près de Telergma, le 17 janvier.

Le 23 janvier, les B-17 obtiennent un joli succès en incendiant un gros cargo dans le port de Bizerte ; il coulera peu de temps après. Malgré la garde rapprochée des P-38 du 1st FG, ils sont assaillis par des Bf 109, dont pas moins de 12 sont revendiqués par les mitrailleurs ! Une bataille décisive se déroulant à la passe de Kasserine, l'USAAF ne relâche pas ses efforts pour priver le *Panzerkorps Afrika* de ravitaillement et de renforts. Les ports de Sfax, Sousse, Tunis et Bizerte sont visités presque quotidiennement.

Le 29 janvier, lors d'une nouvelle sortie sur Bizerte, les B-17 du 97th sont attaqués par une quinzaine de Bf 109 de la JG 53. Le Fortress du *Captain* Frederick W. Dallas Jr. est ainsi pris sous le feu du *Leutnant* Franz Schieß (*Stab*/JG 53), dont il constituera la 36e victoire (il revendique sa 37e quelques instants plus tard aux dépens d'un P-38 de l'escorte). La première passe est dévastatrice : le moteur n° 2 rend l'âme, les câbles des volets sont sectionnés, la tourelle ventrale est hors service, deux mitrailleurs sont blessés, et les portes de la soute à bombes sont bloquées en position ouverte. Isolé, ralenti et en perte constante d'altitude, le B-17 devient une proie facile pour Schieß, qui revient pour la mise à mort. Le moteur n° 3 ayant pris feu à son tour, Dallas pique pour éteindre l'incendie, mais la deuxième passe prive l'avion de son poste de tir arrière (mitrailleur blessé) et de la tourelle supérieure. La troisième et dernière passe ravage le poste de pilotage. Dallas est touché par trois projectiles, dont un lui traverse le corps pour finir sa course dans le tableau de bord ; par miracle, il n'a atteint aucun organe vital du pilote. L'avion est maintenant à moins de 300 m du sol, et Dallas se prépare à un atterrissage « musclé ». Il avise une série de collines qu'il utilise pour freiner la course de son appareil ; la troisième sépare la queue du reste du fuselage, mais le Boeing s'immobilise enfin. L'équipage, plutôt mal en point, est recueilli par des bédouins, qui les remettent aux troupes britanniques. Fred Dallas recevra la *Distinguished Service Cross* pour cet exploit ; il sera tué en mission le 12 mars 1945.

Une aventure peu banale attend le *1st Lieutenant* Kenneth R. Bragg et son équipage du B-17F-5-BO 41-24406, baptisé ALL AMERICAN, du 414th BS/97th BG, au-dessus de Pont-du-Fahs (El Fahs) le 1er février 1943. La formation, commandée par le *Major* Robert Coulter, est interceptée par deux chasseurs allemands. Ken Bragg rapporte la suite [5] :

« Tout à coup, ils ont viré et ont foncé sur nous. Les deux petits points noirs grossissaient rapidement à mesure qu'ils se rapprochaient. Ils arrivaient en file indienne, séparés l'un de l'autre par un intervalle de

[5] *Claims to Fame: B-17 Flying Fortress* – S. Birdsall & R. A. Freeman – Arms & Armour Press, 1995.

trente secondes, prêts à faire coup double. Nous volions en formation serrée avec Coulter. Celui-ci a entamé un léger piqué pour éviter les chasseurs, et je l'ai suivi. Ils nous ont imités pour rester à notre niveau. Une fraction de seconde plus tard, ils étaient en position de tir, et nos mitrailleurs avant ont ouvert le feu. [...] Le premier assaillant a effectué un demi-tonneau pour se ménager une retraite rapide. Au même moment, l'avion de Coulter a disparu dans la fumée et est tombé dans une vrille incontrôlable.

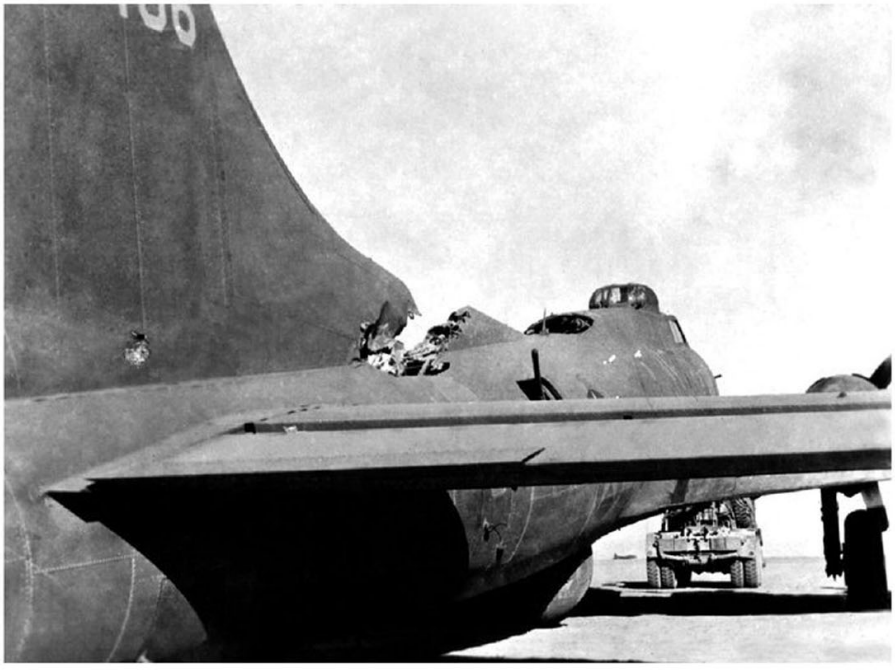
« Le second chasseur était maintenant devenu notre souci numéro un. Au moment où il a basculé devant nous, crachant le feu de toutes ses armes, nos mitrailleurs ont mis dans le mille. Il était à environ 300 m de distance quand il a cessé de tirer, mais il a continué à foncer sur nous. De toute évidence, le pilote avait été tué. J'ai poussé à fond sur le manche pour éviter la collision, mais nous foncions l'un sur l'autre à plus de 900 km/h, et la réponse des commandes semblait terriblement lente. J'ai vraiment eu peur quand le chasseur est passé à quelques centimètres au-dessus de moi, puis j'ai entendu un bruit sourd, comme quand un moteur tousse. J'ai vérifié les moteurs et les gouvernes. Les compensateurs ne fonctionnaient plus. J'essayais de stabiliser All American, mais il insistait pour grimper. Ce n'était qu'en exerçant une pression avec les genoux et les mains que je parvenais à tenir un semblant de vol en palier. Engel [*2nd Lieutenant* Godfrey Engel, copilote] a testé ses commandes. Il a eu la même réaction, mais nous avons trouvé qu'en réduisant les gaz, on pouvait tenir le taxi à peu près à l'horizontale. Le mitrailleur supérieur, le T/Sgt Joe James, a lâché dans l'intercom un petit chef-d'œuvre d'euphémisme : *"Monsieur, la queue a été quelque peu endommagée."* Quelqu'un d'autre a ajouté : *"On peut passer en jeep à travers le trou."* »

Comme le montrent les photos, les dégâts sont considérables, et il est absolument miraculeux qu'All American ne se soit pas désagrégé sous le choc. Mieux... il va ramener tout l'équipage sain et sauf à Biskra ! Après un atterrissage hasardeux mais réussi, l'avion est aussitôt entouré par les équipes de sauvetage. Avisant le chef de l'antenne médicale qui se dirige vers lui, Bragg l'accueille avec un large sourire et ces mots : « Pas de boulot pour vous aujourd'hui, Doc. »

On a longtemps cru que le 414th BS avait été intercepté par deux Fw 190 A du II./JG 2 [6]. Or, dans le fuselage d'All American, on a retrouvé un fragment d'aile de Bf 109. Il semble donc que ce ne soit pas un Fw 190 qui l'ait percuté, d'autant que le seul pilote allemand disparu ce jour-là est le *Feldwebel* Erich Paczia de la 6./JG 53, un as aux 16 victoires. A-t-il pu entrer en collision avec les deux B-17 consécutivement ? Ce n'est pas impossible, mais peut-être l'avion de Coulter a-t-il été tout simplement victime de l'*Oberleutnant* Julius Meimberg, de la même *Staffel*, qui a revendiqué sa 32e victoire : un B-17 près de Pont-du-Fahs ; Meimberg a ensuite été descendu et blessé par les mitrailleurs américains.

Plus étonnant encore, All American bénéficiera d'une greffe d'organe ; il volera à nouveau avec l'empennage arrière d'un autre B-17 et sera transféré au 301st BG le 6 mars 1943, avant d'être démilitarisé en mars 1945 ! Quant au 414th BS, il fera homologuer son insigne d'escadrille représentant un chiot assis sur l'empennage arrière d'un B-17 à moitié arraché du reste du fuselage.

[6] *Fighters over Tunisia* – C. Shores, H. Ring & W. N. Hess – Neville Spearman, Londres, 1975.



▲ Photos archi-connues mais incontournables : le fameux B-17F-5-BO 41-24406 (All American) du *1st Lieutenant* Kenneth R. Bragg (414th BS/97th BG). Le plus étonnant, c'est qu'il revolera...

CONTRE ROMMEL... MALGRÉ LA MÉTÉO

Deux événements influent sur le rendement des B-17 du 5th *Bombardment Wing* : Rommel, qui contre-attaque le 14 février, et la météo, qui devient particulièrement exécrable ; il neige même certains jours.
Le 15 février, le 97th BG est replié à Châteaudun-du-Rhumel (aujourd'hui, Chelghoum Laïd), en Algérie. Les jours suivants sont utilisés à retrouver les avant-gardes de la *Panzerarmee Afrika* qui a percé à Kasserine. Les B-17 larguent peu de bombes pendant cette période ; toutefois, celles lancées au petit bonheur la chance, le 20 février, valent aux équipages les félicitations des troupes au sol, parce qu'elles ont anéanti une colonne allemande qui leur causait beaucoup de soucis. Une belle histoire comme on les aime !
Jusqu'à la fin du mois de février, les conditions atmosphériques ne se prêtent guère à des bombardements efficaces, même si les deux *Groups* de B-17 du 5th BW s'y essayent à plusieurs reprises.

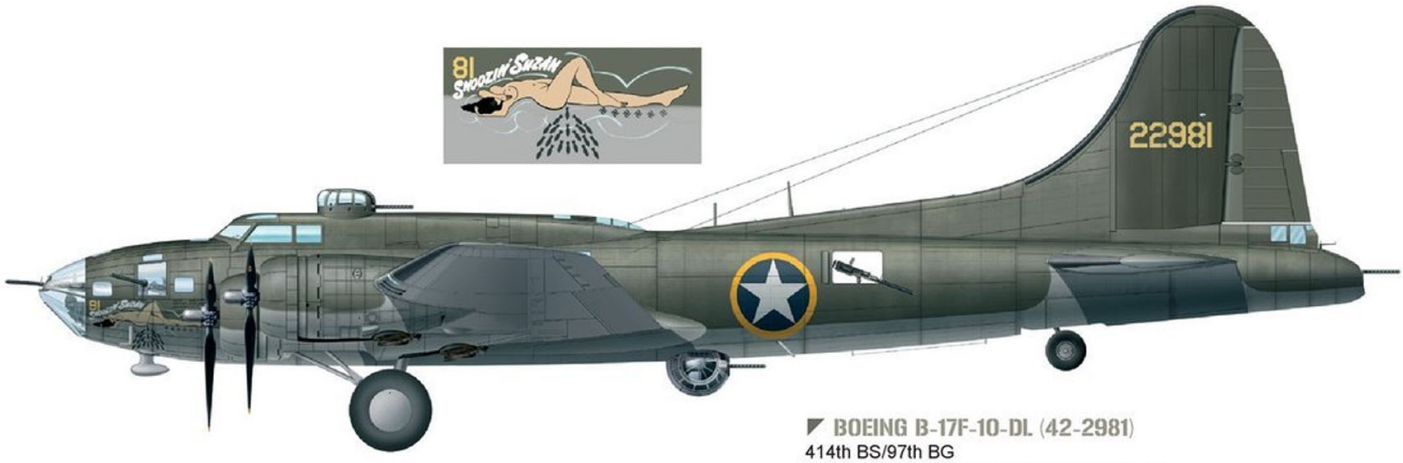
Les Boeing sont alors appelés à sortir de Tunisie pour s'en prendre à des objectifs situés en Sicile. Le 1er mars, les 97th et 301st BG bombardent le port de Palerme, avec une réussite assez mitigée. Le 5 mars, ils revendiquent l'envoi par le fond de quatre bâtiments au large de l'île Zembra, dans le golfe de Tunis. Toutefois, il faut rester très prudent à propos du résultat de l'attaque de navires entreprise depuis une altitude de 4 500 m – l'étude de la bataille de Midway et de quelques autres engagements aéronavals prouvera que les équipages de B-17 prenaient volontiers leurs désirs pour des réalités.
Le 6 mars, le 301st BG fait mouvement sur Saint-Donat (Tadjenanet), à quelques kilomètres à l'ouest de Châteaudun, un autre « trou boueux », selon l'expression des équipages, situé sur un plateau, donc très froid la nuit. « C'était à croire que toutes les mouches du pays s'étaient donné rendez-vous ici. Comme, en plus, l'intendance semblait avoir perdu notre adresse, dira le *2nd Lieutenant* Paul McCarthy,

▶ Palerme et son port lors du bombardement du 22 mars 1943.

▼ Le *Captain* Gilbert B. Pearsall, au centre, est félicité par l'équipage du *1st Lieutenant* Ramah E. Maidment (extrême gauche) du 353rd BS/301st BG pour ses *Air Medal* et *Oak Leaf Clusters*. Pearsall est l'un des rares « basiers » de l'Air Force à avoir été honorés de cette décoration. Son fils, Gilbert B. Pearsall Jr., observateur pendant la guerre de Corée, recevra également l'*Air Medal*, mais à titre posthume. INVICTUS (42-29561) appartenait au 96th BS/2nd BG.

◣ Les restes du B-17F-50-BO 42-5357 du 32nd BS/301st BG, descendu par le *Hauptmann* Heinz Bär (sa 153e victoire), *Kommandeur* du I./JG 77, au sud-ouest de Gabès, le 4 février 1943. L'équipage du *1st Lieutenant* William C. Broderick a sauté en parachute, mais au moins deux membres ont été grièvement blessés. (ECPA-D)

◢ **BOEING B-17F-27-BO (41-24618)**
352nd BS/301st BG
Saint-Donat (Algérie), mars 1943.



◤ **BOEING B-17F-10-DL (42-2981)**
414th BS/97th BG
Châteaudun-du-Rhumel (Algérie), mai 1943.

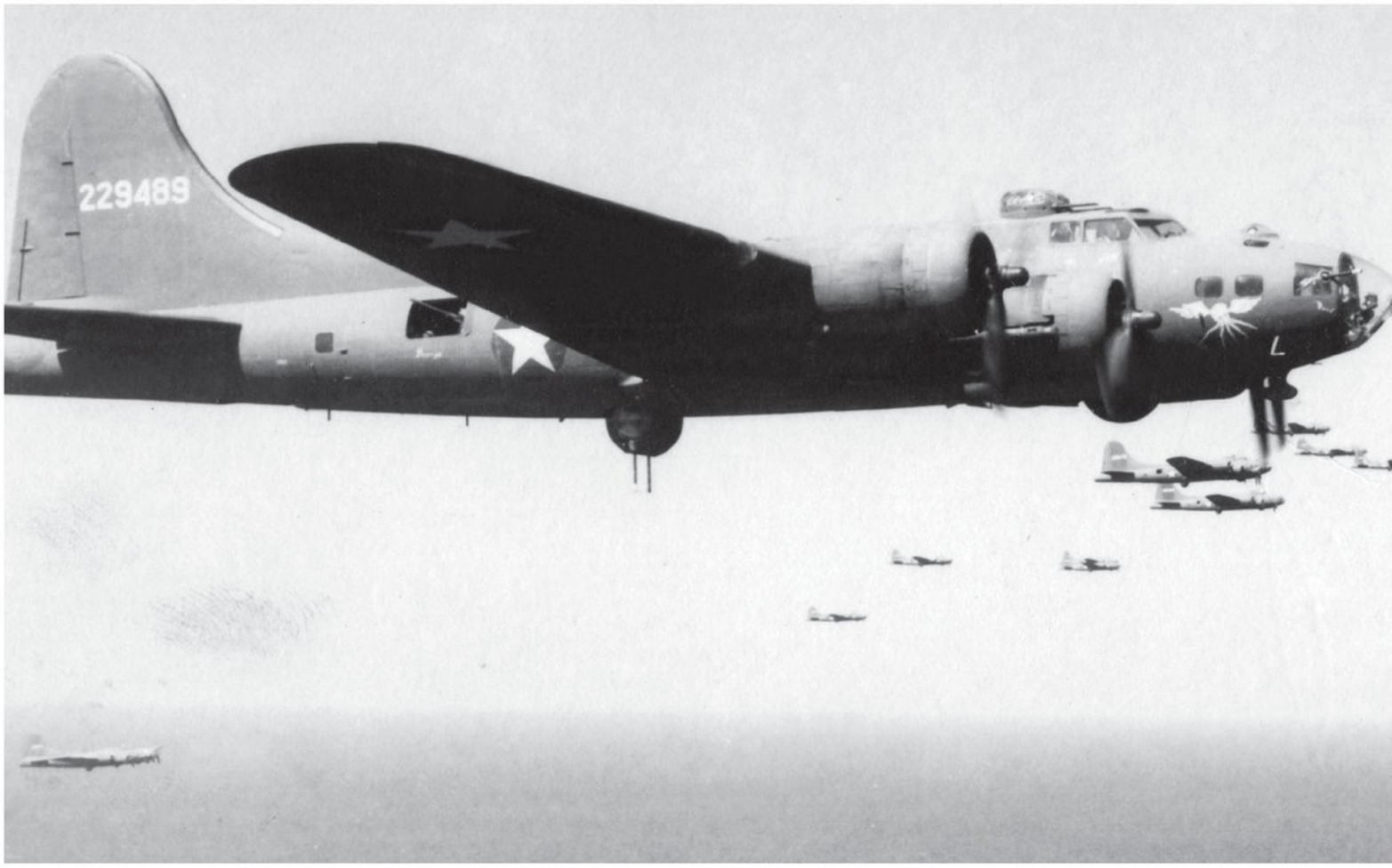
nous leur disputions les moindres miettes de bouffe. Notre séjour à St. Donat nous a valu une jolie cure d'amaigrissement.

Tandis que les chasseurs et les bombardiers moyens alliés traquent les convois de ravitaillement de l'Axe au large du cap Bon, les B-17 s'en prennent aux ports d'embarquement. Le 22 mars, le 301st BG revient sur Palerme : 24 appareils larguent chacun 12 bombes de 500 lbs (env. 250 kg). Celles-ci atteignent un cargo transportant des munitions. L'onde de choc consécutive à la violente déflagration secoue les Fortress, qui évoluent pourtant à… 7 500 m d'altitude. Le port de Palerme est ravagé : une jetée a été emportée par l'explosion, plusieurs navires ont été coulés et quelques autres drossés sur la terre ferme. Un joyeux feu d'artifice salué par Carl Spaatz comme « le raid aérien le plus dévastateur de la guerre jusqu'à présent ».

Dès qu'ils ont fait demi-tour, les bombardiers sont assaillis par une vingtaine de Bf 109 et de C.202. En quelques instants, deux des leurs sont abattus, dont celui du *1st Lieutenant* James M. Hair ; son bombardier, le *2nd Lieutenant* Emmet E. Cook, rapporte les derniers instants de son appareil (42-5179) :

« Quelques minutes après avoir quitté l'objectif, nous avons reçu un coup direct dans l'aile gauche. J'ai cru que c'était un obus de *Flak*, mais il est possible que nous ayons été touchés par un 20 mm. Je n'ai vu aucun incendie sur le moment, puis j'ai senti de la fumée quelques secondes avant que le Lt. Hair ne donne l'ordre d'évacuation, mais j'ai cru qu'elle provenait de nos mitrailleuses. Quand le Lt. Hair a dit dans l'intercom : "*Désolé, les gars, mais vous allez devoir sauter*", pour je ne sais quelle raison, j'ai attrapé un extincteur et je me suis dirigé vers la soute à bombes.

▶ On dit que ce B-17E (41-9082), un ancien du 97th BG figurant parmi ceux qui ont transporté les VIP juste après l'opération « Torch », a été l'enjeu d'un pari. Montgomery avait demandé un B-17 à Eisenhower s'il prenait Sfax avant le 15 avril 1943. Comme la 8th *Army* y était parvenue, Eisenhower avait tenu parole, malgré la pénurie de bombardiers lourds – mais ce B-17E ne présentait plus une quelconque valeur militaire à cette époque. On voit l'appareil en compagnie de Spitfire Mk. V du N° 417 (RCAF) *Squadron*, probablement à Ben Gardane (Tunisie), où il était piloté par le *1st Lieutenant* Frank D. Evans et un équipage réduit du 95th BG. Il sera restitué à l'USAAF peu de temps plus tard et rejoindra le *Combat Crew Replacement Center* à Bovington. (IWM)



En cours de route, j'ai remarqué pour la première fois qu'un incendie ravageait l'aile entre les moteurs n° 1 et n° 2, ce qui m'a convaincu qu'un extincteur était totalement inutile. Je me suis retrouvé avec le Lt. Miers [*1st Lieutenant* Lonnie L. Miers Jr.], le copilote, à la trappe de secours avant, mais nous n'avons pas réussi à l'ouvrir. Nous étions tous les deux en train de sauter dessus à pieds joints quand l'aile gauche s'est détachée. Enfin, c'est que j'ai pensé, parce que l'avion est parti en vrille, nous clouant sur le plancher, le Lt. Miers et moi. Je me rappelle avoir vu de grosses flammes bleues et rouges avant de perdre connaissance. Quand je suis revenu à moi, je pendais doucement au bout de mon parachute. »

Cinq membres de l'équipage, dont le pilote, ont péri, et les quatre autres sont faits prisonniers, dont deux sont grièvement blessés. Emmet Cook : « Nous avons été emmenés dans une prison quelque part entre Palerme et Triponi [Trapani – NDA], où les Italiens ont donné les premiers soins à mes *Sergeants* (si on peut appeler cela des soins). Ils les ont traités comme des chiens, et je suis certain qu'ils seraient tous les deux morts d'infection s'ils n'avaient pas été pris en charge, quelques jours plus tard, par l'antenne médicale allemande du terrain de Triponi. »

Un troisième B-17, bien que fortement endommagé, parvient à rentrer à son terrain sur deux moteurs.

Le 23 mars, les B-17 d'un nouveau groupe, le 99th BG du *Colonel* Fay R. Upthegrove, posent leurs roues sur la piste de Navarin (Bir el-Arch), à quelques kilomètres à l'ouest de Saint-Donat. Ils exécutent leur première mission en compagnie des deux autres groupes du 5th BW le 31 mars.

Après plusieurs sorties au-dessus de la Sicile et même de l'Italie (Naples), les B-17 reprennent la chasse aux convois qui ravitaillent Rommel.

Le 6 avril, le 301st BG se met particulièrement en valeur en pulvérisant un gros cargo transportant des munitions au large de Bizerte et en incendiant plusieurs autres bâtiments. Bien qu'attaqués par des chasseurs, les B-17 ne perdent aucun des leurs et revendiquent même huit victoires (!). Cette mission vaut au groupe sa première *Distinguished Unit Citation*.

[7] Contrairement à ce qui a souvent été écrit, il n'a pas été coulé, puisqu'il sera sabordé à La Spezia le 26 juin 1944.

Après un raid sur le port de La Maddalena (Sardaigne), qui endommage le croiseur italien *Gorizia* [7], les B-17 finissent le mois d'avril en pilonnant les principaux terrains d'aviation en Tunisie, en Sicile et en Sardaigne.

Début avril, le 2nd BG du *Lieutenant Colonel* Joseph A. Thomas, après un séjour d'acclimatation à Marrakech, se pose à Navarin ; il vient tenir compagnie au 97th BG, à Châteaudun-du-Rhumel, le 27 avril.

Si le 2nd BG effectue sa première sortie dès le lendemain (28 avril) sans gros soucis, celle du 99th BG s'avère plus chaotique. La mission est décommandée en raison du mauvais temps, alors que les avions sont tous en l'air. Ordre leur est donné de s'éparpiller pour éviter les collisions dans la crasse. En ce faisant, beaucoup s'égarent, et cinq ne retrouvent pas le chemin du retour : un amerrit, deux autres se posent train rentré là où ils peuvent, et les deux derniers sont abandonnés en vol par leur équipage. Bilan : quatre morts, de nombreux blessés et des égarés qui mettront plusieurs jours à rejoindre leur base, le plus souvent à pied.

L'issue de la campagne de Tunisie ne fait désormais plus aucun doute, et le 5th BW lorgne sur le prochain objectif des forces alliées : la Sicile. Toutefois, sa vocation de force stratégique va naturellement le conduire régulièrement au-dessus de l'Italie.

Le 13 mai, les dernières forces de l'Axe se rendent à Tunis.

OPÉRATION « CORKSCREW » UN TEST GRANDEUR NATURE DE LA PUISSANCE AÉRIENNE

Lors de la conférence de Casablanca (14-24 janvier 1943), Roosevelt avait marqué son accord pour une participation massive de l'Air Force, non seulement en Grande-Bretagne, mais aussi pour appuyer

Baptisé PERSUADER, le B-17F-55-BO 42-29489 du 347th BS/99th BG sera endommagé au cours d'une mission sur Messine le 25 mai 1943. Il arbore une espèce de poulpe ailé sur le nez et le prénom (ou surnom) des membres de l'équipage peint à chaque poste.

Le B-17F-20-VE 42-5772 affecté au 352nd BS/301st BG à Marrakech, juin 1943.

l'opération « Husky », la conquête de la Sicile planifiée pour début juillet, ce qui pouvait sembler quelque peu hasardeux à cette époque, car le sort des armes était encore en balance en Tunisie. Quoi qu'il en soit, les bombardiers lourds s'étaient vu allouer la tâche d'aplanir les défenses ennemies avant l'assaut amphibie, d'isoler le champ de bataille et de participer de toutes les manières possibles à la réussite de l'invasion.

La date de « Husky » ayant été fixée au 10 juillet, il n'est donc pas envisageable de marquer la moindre pause après la défaite de l'Axe en Tunisie. Mais maintenant, un double obstacle se dresse entre le continent africain et la Sicile : l'île de Pantelleria et, dans une moindre mesure, celle de Lampedusa. Même si Pantelleria n'a rien du « Gibraltar italien », comme aiment à s'en targuer les Italiens, les Alliés ont toutes les raisons de croire que son occupation risque d'être difficile et coûteuse en vies humaines en raison de l'absence de plages se prêtant à un débarquement. Sans compter un retard possible dans le calendrier très serré, des pertes importantes mettraient en péril « Husky ».

La manière de contourner l'obstacle entraîne des divergences de vue entre les différents états-majors alliés. Eisenhower va trancher : Pantelleria doit être occupée, ne serait-ce que pour mettre la main sur ses aérodromes indispensables à la réalisation de « Husky ». Toutefois, comme un débarquement semble très risqué, voire impossible, il propose de briser le moral des défenseurs et de la population par un pilonnage incessant par l'aviation et la marine.

L'opération reçoit le nom de code de « Corkscrew », et l'occupation du terrain est fixée au 11 juin. C'est la première tentative des Alliés de conquérir un territoire en recourant essentiellement à la puissance aérienne. Cette opération est destinée à servir de laboratoire pour la mise au point de la méthode qui, si elle donne satisfaction, sera appliquée en Sicile et, éventuellement, en Italie, voire en Normandie.

Entre le 1er et le 5 juin 1943, le 5th BW exécute 679 sorties et largue 2 000 tonnes de bombes. Les défenseurs, accablés par le pilonnage intensif dont ils ont été l'objet, tant de la part de l'USAAF que de la Royal Navy, se rendent sans combattre le 11 juin.

Coûteuse en termes de consommables (essence, bombes, avions…), demandant beaucoup de temps à mettre en œuvre et exigeant une logistique et une organisation sans faille, l'opération s'est avérée très économique en termes de vies humaines. Les partisans de l'aviation stratégique n'ont pas le triomphe modeste, d'autant que la garnison s'est rendue avant que les parachutistes amenés par planeurs n'aient eu le temps de se déployer. C'est bien la preuve, clament-ils, qu'aucune force terrestre ne peut endurer un pilonnage aérien soutenu et concentré !

Et pourtant… comme l'écrira le *2nd Lieutenant* Paul McCarthy : « Quand on a visité Pantelleria, on a été surpris par le peu de dégâts que l'on avait causé aux défenses, alors que l'on pensait avoir dévasté les lieux. » Selon une étude de l'USAAF, les B-17 n'ont placé que 3,3 % de leurs bombes dans un rayon de 30 m de leur cible (l'état-major avait tablé sur 10 %).

▲ THE MIGHTY RABBIT, le B-17F-100-BO 42-30419 affecté au 419th BS/301s BG en juillet 1943, montre sur cette photo un nombre déjà impressionnant de missions. Il est abattu le 16 novembre 1943, lors d'une sortie sur Istres-Le Tubé ; il n'y a pas de survivants.

En revanche, les dommages indirects (sectionnements des câbles électriques et téléphoniques, inaccessibilité de batteries bloquées par les gravats...) ont été très importants. Cependant, l'analyse finale conclut que le facteur déterminant de cette rapide victoire a été la brutale dégradation du moral de la garnison et de sa perte de toute volonté de se battre.

Nous laisserons le mot de la fin aux historiens officiels de l'Air Force [8] :

« On peut discuter du fait – beaucoup ne s'en sont pas privé – qu'une garnison américaine, allemande ou japonaise aurait rendu ce débarquement très meurtrier, mais il est incontestable que les bombardements aériens alliés ont forcé l'île à se rendre. »

En d'autres termes, quels que soient les précieux enseignements tirés de cette expérience, rien ne prouve qu'elle puisse être modélisée.

LE DÉTROIT DE MESSINE

Puisqu'il est question de modélisation, il est bien évident qu'au vu du résultat de « Corkscrew », la même recette va être appliquée à « Husky », à savoir : acquisition et maintien de la supériorité aérienne sur le champ de bataille, isolation de celui-ci par la rupture des voies de communication ennemies et destruction de ses points de concentration logistiques sur ses arrières. Ports et aérodromes, tant en Sicile qu'en Sardaigne et sur le continent, constituent les principaux objectifs des B-17.

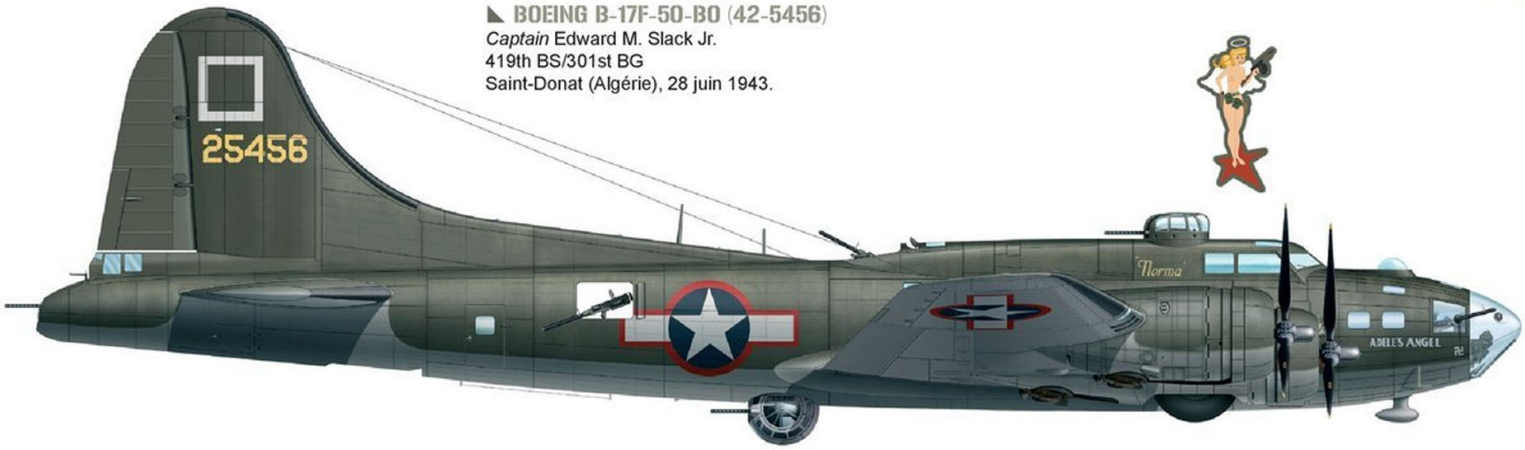
Le 5th BW s'intéresse beaucoup à Messine, dès la fin du mois de juin 1943, car son port est le point de passage obligé des renforts venus d'Italie. Le 25 juin, les quatre *Bomb Groups* larguent quelque 300 tonnes de bombes sur les docks, les entrepôts et la gare – l'un des raids les plus importants lancés depuis l'Afrique du Nord.

Cependant, les B-17 doivent faire face à des chasseurs ennemis plus présents et plus agressifs. Le B-17F 42-29615 du *Captain* Albert D. Hinsey est pris pour cible par un Bf 109 qui l'attaque frontalement. Le *Captain* George A. Robinson résume la tragédie qui se noue sous ses yeux :

« L'avion du *Captain* Hinsey était à 110° sur ma gauche, à une distance approximative de 400 m, quand l'avion ennemi l'a percuté. Le B-17 a fait un bond dans le ciel, puis est retombé sur le dos ; le moteur n° 4 avait disparu. Il est entré dans une vrille à plat très lente, a tourné quatre fois, puis la vrille s'est accélérée, et l'avion a commencé à se disloquer. À ce moment-là, je l'ai vu se briser en deux à la hauteur du compartiment radio, et un autre moteur est tombé ; il n'y avait pas d'incendie visible. J'ai observé sa chute sur plus de 6 000 m, et il n'a cessé de se désagréger tout au long de son piqué. Quand il s'est cassé en deux, j'ai vu un parachute s'ouvrir au niveau d'un sabord, mais il m'a semblé qu'un morceau de l'avion l'avait percuté. »

[8] *The Army Air Forces in World War II, Volume II, Europe: Torch to Pointblank, August 1942 to December 1943* – W. F. Craven & J. L. Cate – University of Chicago Press, 1948.

[9] *Missing Air Crew Report* : fiche établie pour chaque appareil non rentré, récapitulant le type, le numéro et l'unité de l'avion, l'identité et le grade de chaque membre d'équipage, le lieu et l'heure de la chute et toute autre information permettant de connaître le sort des disparus.

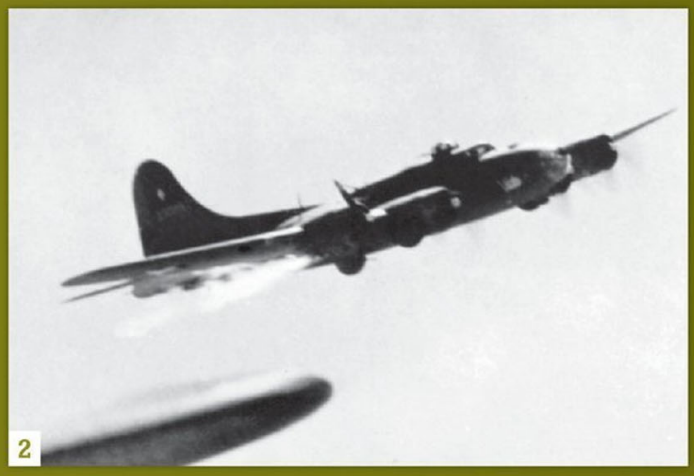


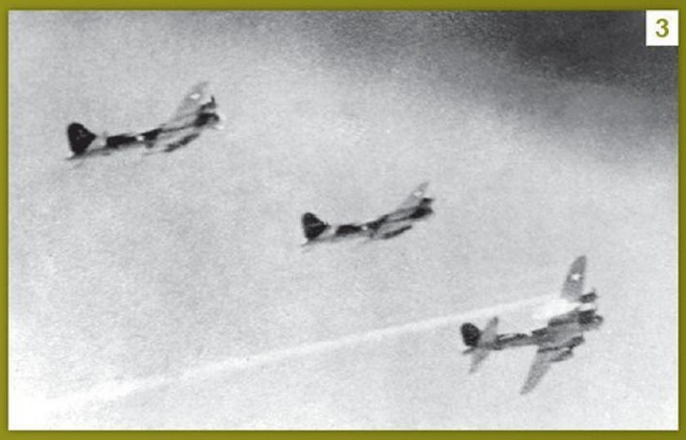
BOEING B-17F-50-BO (42-5456)
Captain Edward M. Slack Jr.
419th BS/301st BG
Saint-Donat (Algérie), 28 juin 1943.

Il n'y aura pas de survivants parmi les dix membres de l'équipage. Le pilote allemand incriminé est l'*Unteroffizier* Alfred Kowaleski de la 9./JG 53, probablement déjà mort avant d'aborder le B-17.
Cette mission sur Messine, somme toute banale, laissera pourtant de profondes traces au sein de la Luftwaffe.
L'alerte ayant été donnée trop tardivement, seuls les *Stab*, I. et II./JG 77 et le II./JG 53 (soit 80 Bf 109 environ), sous les ordres de l'*Oberstleutnant* Johannes Steinhoff, parviennent au contact des bombardiers à plus de 150 km de la côte, alors qu'eux-mêmes ont consommé une bonne partie de leur carburant. L'attaque est un fiasco total, puisqu'un seul B-17 est abattu (Steinhoff) ; ce n'est pas la première fois que la chasse allemande foire une interception, et ce ne sera pas la dernière. Mais voilà… cette opération était placée sous haute surveillance, non seulement de la part du *Reichsmarschall* Hermann Göring, mais aussi du *Generalmajor* Adolf Galland, *General der Jagdflieger*, qui a décidé de prendre en main lui-même la défense aérienne de la Sicile. S'étant fait nommer *Jagdfliegerführer Sizilien*, il s'est installé à Monte Erice, près de Trapani, dix jours plus tôt, avec de très (trop) hautes ambitions. Et c'est un Galland furibard qui téléphone à Steinhoff : « Mais ce n'est pas possible ! hurle-t-il. Cent chasseurs et un seul ennemi abattu… » Cependant, la machine s'emballe rapidement. En fin de journée, Steinhoff reçoit un autre appel de Galland. Ce dernier lui explique qu'il vient de recevoir un télex du *Reichsmarschall* exigeant qu'un pilote de chaque groupe engagé soit traduit en cour martiale pour lâcheté devant l'ennemi, tout en lui demandant… de ne pas s'alarmer outre mesure ! L'entretien, qui se déroule le lendemain au PC de Galland, est plutôt tendu entre un Steinhoff défendant ses pilotes bec et ongles contre l'accusation de lâcheté et un *General der Jagdflieger* contraint de recourir à la langue de bois pour ne pas critiquer ouvertement le *Reichsmarschall*. L'affaire sera rapidement enterrée en raison de la forte dégradation de la situation sur ce théâtre d'opérations.
À partir du 2 juillet (J-8), le 5th BW prépare à sa manière l'opération « Husky ». Ses ordres sont d'éradiquer la menace que fait peser la Luftwaffe sur le débarquement en pilonnant de manière systématique les aérodromes de Sicile et, en particulier, Gerbini et ses douze satellites. Le 5 juillet, le 99th BG recueille la première de ses deux *Distinguished Unit Citations* de la guerre pour l'excellence de son bombardement de l'aérodrome de Gerbini et la destruction de 20 avions ennemis au sol et… 38 dans les airs ! Trois B-17 manquent à l'appel au retour, tous du 348th BS : les 42-29483 (*1st Lieutenant* Albert E. Davis), 42-29492 (*1st Lieutenant* Charles N. Graham) et 42-29486 (*1st Lieutenant* Martin J. Devane), soit 31 membres d'équipage portés disparus, car l'appareil de Davis transportait un passager : un reporter de guerre.

Le *Staff Sergeant* Falvey G. Haynes a observé la chute du Fortress de Davis :
« Depuis le sabord de l'appareil n° 42-29483 [*sic*], ailier gauche de la section de tête du 348th *Squadron*, j'ai vu l'appareil n° 42-29483 perdre rapidement de l'altitude et se faire distancer par la formation. Il était le dernier appareil de la section de trois : une aile du premier avait explosé sous les coups de l'ennemi, et le second, également touché par les tirs ennemis, avait plongé en feu, avant de s'écraser au sol. Nous étions alors à la verticale de l'objectif, il était environ 11h30. Apparemment, le Lt. Davis, pilote du 29483, avait tenté de couvrir son équipier qui était en feu et, en ce faisant, il s'est exposé aux avions ennemis. J'ai vu l'avion perdre de l'altitude et de la vitesse, entouré d'une nuée de chasseurs ennemis. Le mitrailleur de la tourelle supérieure tirait sans discontinuer. Le B-17 continuait sa chute, attaqué de toutes parts, quand je l'ai perdu de vue. Nous étions tous trop occupés avec nos propres armes pour continuer nos observations. »
Le MACR [9] n° 386 concernant cet appareil (42-29483) cite : quatre tués, cinq prisonniers (dont Davis) et deux… en service. Cette dernière mention a de quoi surprendre, mais l'explication est donnée dans l'édition du 24 juillet 1943 de l'hebdomadaire *The Stars and Stripes* :
« Les Yanks qui avançaient en direction de la ville sicilienne de Raguse ne le savaient pas encore, mais ils avaient des amis qui les attendaient à l'intérieur pour les acclamer. L'arrivée des Yanks signifiait la libération pour deux mitrailleurs américains de Flying Fortress, qui avaient évacué en parachute leur roi des airs mourant et avaient été faits prisonniers.

▼ Le *Major* Warren B. Whitmore, commandant le 348th BS/99th BG, pointe du doigt à un correspondant de guerre son objectif imparti pour ce jour : Rome. Navarin (Algérie), 19 juillet 1943.





▲ En quatre images, la fin du B-17F-85-BO 42-30119 du 346th BS/99th BG au-dessus de Foggia le 22 juillet 1943. Il n'y a eu que deux survivants dans l'équipage du *2nd Lieutenant* Frank H. Hunter. L'avion avait été baptisé HUNTER'S ANSWER, mais portait le prénom VICKY sur le côté droit du nez.

« Une fois leur liberté recouvrée, les deux hommes, le T/Sgt. David O. Fleming de Jackson, Mich., et le S/Sgt. Allen B. Huckabee de Temple, Texas, purent révéler l'histoire de l'un des plus furieux combats aériens de tous les temps – le combat d'un Flying Fortress seul contre une meute d'au moins 33 Messerschmitt 109 et Macchi 202 assoiffés de sang. L'histoire commence le 5 juillet.

« "D_" – c'était le nom du B-17 [DEE ZIP ZIP – caviardé dans la revue] – se trouvait à 10 minutes de Comiso, son objectif, quand les premiers chasseurs ennemis arrivèrent, mais ils ne furent rien d'autre qu'une nuisance jusqu'à ce que la *Flak* ne touchât le moteur quatre. Cela ralentit l'appareil, et la formation dut abaisser sa vitesse pour couvrir "D_", quand il grimpa après avoir largué ses bombes. Puis le numéro un rendit l'âme, et le Fort éprouva des difficultés à voler au-dessus de la vitesse de décrochage. Il n'y avait rien d'autre à faire pour la formation que d'abandonner "D_".

« Aussitôt, tous les chasseurs de l'Axe se ruèrent à la curée. *"Quand les balles se sont mises à nous toucher,* expliquera Fleming, *on aurait dit le bruit de grêlons s'abattant sur un toit en tôle."* La radio a été frappée, puis l'oxygène et enfin les hommes. Fleming parlait d'une voix calme, en décrivant minutieusement chaque détail de la tragédie. Huckabee, qui, à 43 ans, pensait être le plus vieil engagé de l'Air Corps, se contentait de murmurer quelques précisions.

« Le premier homme à sortir fut le mitrailleur de queue. Blessé, il rampa jusqu'aux sabords et assista au maniement d'une autre mitrailleuse jusqu'à ce qu'il mourût, atteint par un obus explosif de 20 mm. Le mitrailleur numéro deux fut tué sur le coup par une rafale de deux chasseurs. Mais le Fortress continuait à voler, malgré des trous dans les ailes et le fuselage si gros qu'on aurait pu passer à travers. Le pilote se débattait pour sauver l'avion. Le copilote s'effondra sur le pilote. Fleming entra dans le poste de pilotage pour l'aider, mais il était déjà mort. Un obus a atteint la tourelle ventrale et a tordu le canon d'une de ses mitrailleuses comme une fleur fanée, un autre a atteint le mitrailleur à l'estomac.

« Fleming se mordit les lèvres : il semblait revivre ce cauchemar. *"Les choses tournaient au vinaigre. Nous perdions rapidement de l'altitude. Le pilote donna l'ordre d'abandonner l'appareil. Nous enfilâmes nos parachutes – il y avait une déchirure due à un shrapnel dans le mien, mais je n'avais pas le temps d'avoir peur qu'il ne s'ouvre pas."* Le mécanicien de bord fut le premier à sauter ; il sortit à travers un hublot brisé. À ce moment, un obus atterrit sur la boîte de munitions, et son contenu explosa dans tous les sens. Un photographe de l'Armée sauta ensuite, suivi par le bombardier et le navigateur. Le pilote pensa qu'il était le dernier à évacuer, mais les trappes de la soute par lesquelles Fleming et Huckabee pensaient passer se refermèrent brutalement, alors qu'ils se tenaient sur le bord. L'avion fit un écart, et ils furent projetés sur le plancher. Ils se relevèrent et réussirent à sauter par l'ouverture de l'autre soute à bombes. Tout en descendant vers le sol, ils ne lâchèrent pas "D_" des yeux. *"Il ne voulait pas mourir,* dit Fleming. *Ce bon vieux taxi continuait son vol. Il semblait se piloter tout seul, partant en vrille, puis redressant, et encore... Finalement, il prit feu."*

« Fleming et Huckabee tombèrent, comme ils le découvrirent plus tard, à une vingtaine de kilomètres de Raguse. Ils ne revirent jamais leurs camarades. Ils apprirent qu'ils avaient été capturés et envoyés en Italie. Un fermier les aida à s'installer à l'ombre d'un arbre, et, peu après, des policiers en civil arrivèrent et les conduisirent à Raguse. Ils furent traités décemment, selon Fleming, et reçurent des repas de meilleure qualité que ceux des soldats italiens – malgré tout, la nourriture n'était pas très bonne. Ce qu'ils eurent le plus à redouter furent les raids alliés – il y eut jusqu'à 14 alarmes en une journée. [...]

▲ Ce B-17F-35-BO (42-5145) du 32nd BS/301st BG se dirige vers l'aérodrome de Viterbo le 29 juillet 1943. Il sera perdu avec le 96th BS/2nd BG au-dessus de Padoue le 11 mars 1944.

« Quelques jours plus tard, Fleming et Huckabee aperçurent des Yanks entrer dans la ville. Ils voulurent courir à la fenêtre pour hurler leur joie, mais ce ne fut pas nécessaire. Les gardes s'étaient précipités à l'extérieur en tenant leur arme en l'air et en criant : *"Les Américains sont là ! Les Américains sont là !"* Un sergent US, crasseux et hirsute, entra dans leur cellule ; Fleming et Huckabee l'auraient presque embrassé. »

OBJECTIF : FOGGIA

Le 10 juillet 1943, l'opération « Husky », l'invasion de la Sicile, est déclenchée. Pour le 5th BW, la Sicile est déjà de l'histoire ancienne, et il se prépare pour des missions plus stratégiques, dont une grande première : le bombardement de Rome le 19 juillet. Paul McCarthy :

« Les briefings avaient été méticuleux et avaient duré plus longtemps que d'ordinaire. Les grands pontes voulaient à tout prix épargner les trésors architecturaux de la "Ville éternelle". On nous a conté par le détail ce que nous devions bombarder et, surtout, ce que nous ne devions bombarder à aucun prix. Notre objectif était la gare de triage de San Lorenzo, à deux ou trois kilomètres à l'est du Panthéon et de la Chapelle Sixtine... Mais tout s'est bien passé pour les joyaux de la "Ville éternelle" et pour nous, qui n'avons été gênés ni par la *Flak*, ni par la chasse ennemie. »

Le 23 juillet, les B-17 chaussent leurs bottes de sept lieues : un trajet de 2 300 km pour frapper l'aérodrome de Leverano et ses satellites, entre Tarente et Lecce, dans le talon de la botte. La chasse allemande et italienne réagit vivement, mais tous les bombardiers rentrent à leur base, bien que certains soient un peu cabossés.

Tandis que la conquête de la Sicile s'enlise méchamment grâce au remarquable esprit de coopération des deux principaux commandants en chef alliés, les *Bomb Groups* du 5th *Bomb Wing*, n'ayant cure des problèmes tactiques, profitent d'un moment de répit pour s'installer en Tunisie afin de raccourcir la distance avec leurs futurs objectifs :

- le 2nd BG à Massicault (Borj el-Amri) le 31 juillet ;
- le 97th BG à Pont-du-Fahs (El Fahs) le 1er août ; puis Depienne [10] le 15 août.
- le 99th BG à Oudna (Oudhna) le 3 août ;
- le 301st BG à Oudna le 6 août.

Des missions de reconnaissance menées aux alentours du 15 août 1943 révèlent que plus de 140 bombardiers allemands stationnent sur les terrains du sud de la France. Or, depuis le début du mois, la Luftwaffe augmente le rythme de ses raids de nuisance sur les bases aériennes alliées, en particulier Bizerte.

[10] À visionner sur Google Earth® avec les coordonnées suivantes : 36.430347, 10.008694.

▼ En route vers Viterbo le 29 juillet 1943. Au premier plan, le B-17F-50-DL 42-3343 (Slick Chick) du 32nd BS/301st BG. Il sera transformé en avion météo en décembre 1944

Le 17 août, 180 B-17 du 5th BW sont envoyés rendre une visite à Istres-Le Tubé, à Salon-de-Provence et à leurs satellites. Ils y larguent 25 619 bombes à fragmentation, détruisant 94 avions, en endommageant 28 autres et mettant à mal les infrastructures de ces bases.
Le 19 août, une mission de grande envergure est exécutée sur Foggia, visant en particulier la gare de triage et la centrale électrique. Pas moins de 162 B-17 du 5th BW (et 71 B-24 de la *Ninth Air Force*) sont impliqués. Si le raid est considéré en haut lieu comme réussi, le 2nd BG va particulièrement souffrir de la vive réaction de la chasse allemande et de la *Flak*. Non seulement aucun de ses avions ne reviendra indemne, mais cinq ne rentreront pas, faisant 29 tués et 19 prisonniers. Toutefois, le résultat est dévastateur, et les troupes britanniques qui entreront dans Foggia le 28 septembre seront surprises par l'ampleur des dégâts causés.
Parmi les avions portés disparus figure le B-17F 42-30502 du *2nd Lieutenant* John Bradley (20th BS), dont un seul membre s'en tire vivant, le *Technical Sergeant* James J. Bradley, mitrailleur du sabord gauche ; après s'être assuré que la plupart des membres de l'équipage avaient été tués, probablement à la suite d'une attaque de chasseurs, il saute en parachute depuis 4 500 m. Un pilote du 429th BS a témoigné de la fin de ses camarades :
« Moi, 2nd Lt. Warren T. Lyons, pilote de l'avion n° 098, faisais partie de la seconde vague et j'ai noté que cet appareil était en détresse. Je l'ai vu cracher de la fumée alors qu'il était encore en formation. Puis il a dégagé sur la droite et a entamé un piqué prononcé avec un moteur intérieur en feu. Il m'a semblé que l'équipage cherchait à éteindre l'incendie. L'avion était engagé dans une légère spirale quand l'explosion s'est produite, brisant les deux ailes. Le fuselage est tombé en flammes et a percuté le versant Est d'une colline. Il a aussitôt déclenché une terrible explosion, qui a embrasé la colline. »
Les Allemands, qui ont toujours la main lourde en pareille circonstance, ne revendiquent pas moins de 10 B-17 abattus, permettant à l'*Oberleutnant* Franz Schieß (8./JG 53) d'ajouter une 56e barre sur son gouvernail et aux *Leutnant* Franz Barten (9./JG 53) et *Oberfeldwebel* Rudolf Ehrenberger [11] (6./JG 53) de porter leur palmarès respectif à 45 et 43 victoires.
Le 25 août, l'USAAF monte un gros coup. Plus de 140 P-38 mettent le cap sur la Grèce à très basse altitude, obliquent vers l'ouest pour franchir le canal d'Otrante, remontent l'Adriatique et déboulent sur Foggia sans avoir été détectés. Ils surprennent les chasseurs allemands en plein avitaillement. À peine ont-ils fini de ravager le terrain qu'arrivent 135 B-17 du 5th BW. Les dégâts infligés sont considérables, et les bombardiers ne perdent qu'un des leurs, victime de la *Flak*.

[11] Barten sera tué au combat le 4 août 1944, probablement mitraillé au bout de son parachute, après avoir remporté 52 victoires en 895 missions de guerre ; Schieß (RK) sera abattu le 2 septembre 1943, après avoir été crédité de 67 victoires en 657 missions de guerre ; Ehrenberger sera lui aussi tué au bout de son parachute, le 8 mars 1944, et recevra la RK à titre posthume pour ses 49 victoires.

[12] Nous passerons sur les opérations secondaires : « Baytown » en Calabre et « Slapstick » à Tarente.

[13] Lire : *Anthéor était toujours debout* in *Aéro-Journal* n° 19 (décembre 2010).

MISSIONS SUR L'ITALIE

La campagne de Sicile s'achève le 18 août 1943 en demi-teinte. Certes, l'île a été conquise, mais les Allemands ont pu mettre à l'abri, de l'autre côté du détroit de Messine, un nombre considérable d'hommes et de matériel au nez et à la barbe de l'aviation alliée.
De leur côté, les équipages et les avions du 5th BW sont au bout du rouleau. Le sable et le sel de mer ont eu raison de plus d'un moteur et ont corrodé toutes les cellules. À cette époque, le 97th BG compte 25 appareils immobilisés dans l'attente de pièces détachées. Au cours de l'année écoulée, les hommes n'ont connu que privations et conditions de vie misérables ; s'ils devaient repasser devant le conseil de révision, la plupart seraient déclarés inaptes. Les uns comme les autres auraient besoin d'être remplacés, mais, à cette époque de la guerre, l'Air Force n'en a pas les moyens.
Fin juillet, Doolittle convient qu'il n'est plus possible de demander aux équipages de B-17 de continuer à fournir un effort aussi important que celui qu'ils ont déployé entre le 10 et le 24 juillet. Mais la volonté d'Eisenhower d'avancer au pas de charge leur laissera peu de répit.
La conquête de la Sicile marque un tournant dans la stratégie alliée. Désormais, le théâtre méditerranéen, que les circonstances avaient mis sur le devant de la scène, retourne à sa qualification de secondaire, ainsi qu'il avait été défini par les plans « Sledgehammer » et « Round-up » en 1942. La prise de Messine suffit

▼ Beautiful Baby, le B-17-95-BO 42-30314 du 353rd BS/301st FG, photographié à Oudna le 26 juin 1943. L'avion et l'équipage sont portés disparus au cours d'une mission sur Istres-Le Tubé le 17 août 1943 (6 tués, 3 prisonniers).

BOEING B-17F-55-BO (42-29526)
346th BS/99th BG
Oudna (Algérie), septembre 1943.

à réjouir les Alliés en ouvrant en grand la Méditerranée à leur trafic maritime. La priorité est désormais donnée à « Overlord », le débarquement en France.
Néanmoins, Eisenhower considère prioritaire de faire sortir l'Italie de la guerre en débarquant sur son sol. Plusieurs options sont étudiées, et, le 19 août, est finalement retenue celle d'une opération amphibie à Salerne, dans la région de Naples – opération « Avalanche » [12].
Les unités de B-17 deviennent l'enjeu d'âpres négociations. Eisenhower réclame le prêt de plusieurs *Bomb Groups* de la *Eighth Air Force*, qui lui est refusé par Eaker, puis souhaite la transformation d'un groupe de bombardement moyen sur Fortress, qui lui est également déniée. Les grands pontes de l'Air Force n'ont aucune envie de voir leur offensive stratégique sur l'Allemagne retardée ou mise en péril par la dispersion de leurs forces en faveur d'un théâtre « secondaire ».
« Avalanche » est pour le 5th BW la copie carbone des opérations amphibies menées précédemment : la supériorité aérienne étant du ressort des unités de chasse, sa tâche consiste à pilonner les plages de débarquement, isoler le champ de bataille et bombarder les concentrations de troupes et de matériel sur les arrières de l'ennemi.
Plusieurs raids de grande ampleur sont menés sur différentes villes italiennes, notamment Pise, Tarante et Bologne, mais le plus efficace reste celui effectué le 2 septembre par seulement 24 B-17, qui parviennent à détruire le pont sur l'Isarco, à Vipiteno, coupant ainsi l'unique route nord-sud venant d'Autriche par le col du Brenner ; le même jour, 19 autres effondrent les deux viaducs sur l'Adige, à Trente. Ces deux succès empêchent, quoique temporairement, les Allemands d'acheminer des renforts dans le sud de l'Italie.
Les forces alliées débarquent à Salerne le 8 septembre 1943. Dans la soirée, l'Italie capitule. Toutefois, les Allemands, qui ne sont pas décidés à se rendre aussi facilement, se replient vers le nord, d'où ils vont tenir la dragée haute aux troupes alliées pendant plus d'un an et demi. Ce même 8 septembre, quelque 150 B-17 bombardent le PC allemand du *Feldmarschall* Albert Kesselring à Frascati (au sud-est de Rome), celui-ci échappant à la mort par miracle.
Fin septembre, les Alliés tiennent Naples, Bari et Tarente, trois des meilleurs ports italiens, ainsi que les aérodromes de Naples et Foggia, futurs tremplins pour les bombardiers lourds à destination de la Bavière, de l'Autriche et d'une bonne partie de l'Europe de l'Est.
Sa mission accomplie dans le cadre de l'opération « Avalanche », le 5th BW ne tarde pas à reprendre ses sorties stratégiques, et c'est l'occasion d'une grande première pour la *Twelfth Air Force* : le 1er octobre, ses B-17 prennent le chemin de l'Allemagne pour bombarder les usines Messerschmitt à Augsburg. Toutefois, le mauvais temps prévalant tout au long de la mission, et particulièrement au-dessus de l'objectif, les équipages se délestent de leurs bombes sur des cibles secondaires. Les conditions atmosphériques limitent le nombre de sorties jusqu'à la fin du mois d'octobre.
La dernière mission du mois d'octobre 1943 est effectuée le 31. Dans le cadre de la préparation du débarquement en Provence, 38 appareils du 301st BG visent, assez mal d'ailleurs, le viaduc d'Anthéor, prélude à une série impressionnante d'attaques, dont aucune ne réussira à faire s'écrouler ce pont de chemin de fer avant… le 15 août 1944 [13].
Le lendemain intervient une profonde réorganisation de l'aviation stratégique américaine. ■

▼ En septembre 1943, le B-17F-1-BO 41-24360 HELL'S KITCHEN accomplit sa centième mission de guerre (total 102). Les principaux officiers du 301st BG posent devant l'avion pour immortaliser ce moment de gloire. Debout, troisième en partant de la gauche, le *Captain* Steve Henry (cdt 353rd BS), puis *Lieutenant Colonel* John K. Brown (cdt 301st BG), *Major* Walter A. Williams (cdt 352nd BS) ; debout, à l'extrême droite, *Captain* William J. Emerson (cdt 32nd BS) ; agenouillé, deuxième en partant de la gauche, *Major* Peter J. O'Carroll (cdt 419th BS).

1943-1945
MÉDITERRANÉE - ATLANTIQUE - PACIFIQUE

LA LENTE EXTINCTION DES DINOSAURES

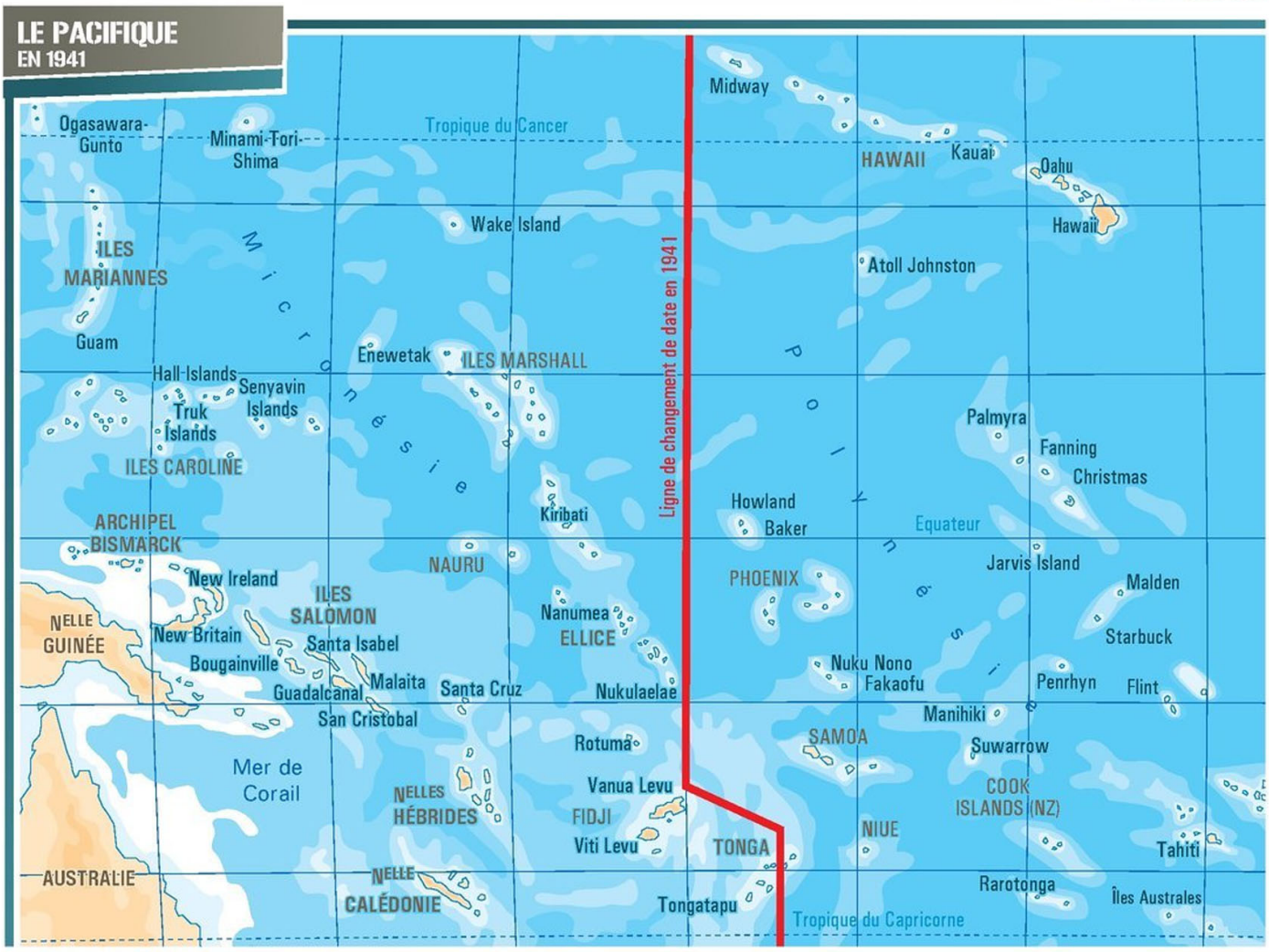
Tous les jours, l'Armée australienne livrait au mess du corned-beef et du riz, sauf le jour de Noël, où on a eu droit à du riz et du corned-beef.

Un membre du 403rd BS/43rd BG

LES FORTERESSES DU PACIFIQUE

La carrière du Boeing B-17 Fortress dans le Pacifique tire à sa fin. En octobre 1942, Arnold a décidé qu'il serait remplacé par le Consolidated B-24 Liberator en raison du plus grand rayon d'action de celui-ci. Il n'est donc plus question d'envoyer de Fortress en renfort sur ce théâtre d'opérations ; seuls 49 B-17F rejoindront le Pacifique, les derniers en novembre 1942, et aucun B-17G n'y sera utilisé au combat. Le nombre de Fortress présents sera progressivement réduit par la loi naturelle de l'attrition, et ce type sera maintenu jusqu'à atteindre un seuil critique d'efficacité, en deçà duquel les derniers exemplaires seront alors définitivement mis à la retraite.

Étant donné l'immensité du PTO (*Pacific Theater of Operations*), il a été divisé en deux zones principales : les *Pacific Ocean Areas*, sous la responsabilité de la Marine (*Admiral* Chester W. Nimitz), et la *South West Pacific Area*, sous celle de l'Armée (*General* Douglas MacArthur). Pas moins de quatre *Air Forces* (AF) se partagent l'espace aérien.



◀ Le B-17F 41-24403 (THE OLD MAN) du 65th BS/43rd BG de retour d'une mission de reconnaissance à Dobodura le 8 mars 1943. L'appareil a été attaqué par plusieurs Zéro au-dessus de Gasmata, qui ont blessé quatre membres de l'équipage, dont le pilote, le 1st *Lieutenant* Melvin Ehlers. L'avion terminera sa carrière comme transport personnel du *Major General* Ennis G. Whitehead, successeur de Kenney à la tête de la *Fifth Air Force*.

PREMIÈRE PARTIE « CACTUS AIR FORCE »

RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS

• **POA** : Pacifique Nord (Aléoutiennes – 11th AF), Pacifique Central (Hawaii, Midway, Marshall, Mariannes, Guam, Palau, Truk, Carolines - 7th AF) et Pacifique Sud (Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides, Fidji, Tonga – 13th AF).

• **SWPA** : Papouasie-Nouvelle-Guinée, Australie, Philippines, Sud-Est asiatique, Indes néerlandaises – 5th AF).
Les îles Salomon sont coupées en deux par une ligne de démarcation constituée par le 159e méridien est. Au Pacifique Sud (13th AF), tout ce qui est à l'est dudit méridien : Guadalcanal, Espiritu Santo, Tulagi ; au Pacifique Sud-Ouest (5th AF), tout ce qui est à l'ouest : Nouvelle-Géorgie, Choiseul, Ballale, Bougainville, Nouvelle-Irlande, Nouvelle-Bretagne, etc.

Pour des raisons de clarté, bien que les objectifs des 5th et 13th AF soient souvent communs (en particulier Rabaul), nous avons choisi de traiter ces deux zones séparément.

CRÉATION DE LA THIRTEENTH AIR FORCE

En décembre 1942, le *Major General* Millard F. Harmon, commandant en chef de l'Armée américaine (Terre et Air) dans le Sud-Ouest Pacifique, dispose – théoriquement – de deux *Bombardment Groups* équipés en B-17. Le 11th BG du *Colonel* LaVerne G. Saunders est entassé sur la base d'Espiritu Santo, qui n'a jamais été prévue pour recevoir autant de bombardiers lourds en plus d'unités des Marines et de la RNZAF. Quant au 5th BG du *Colonel* Brooke E. Allen, qui vient de quitter Hawaii, seuls les officiers de son état-major sont présents à Espiritu Santo ; le 394th BS, installé à Nandi Field (Fidji), est le seul à disposer de B-17 – les douze appareils laissés par le 19th BG avant son retour aux États-Unis, donc pas forcément au mieux de leur forme.
Toutefois, ce qui contrarie le plus Harmon, c'est que cette force, déjà squelettique, est accaparée par des sorties de reconnaissance maritime au profit de l'US Navy, au point qu'il lui est pratiquement impossible d'utiliser ses B-17 pour des missions de bombardement stratégique, qui sont la raison d'être du Fortress. Or, sa position est assez délicate, car il est placé sous les ordres de l'*Admiral* William F. Halsey Jr., qui vient juste d'être nommé commandant de toutes les forces américaines dans le Pacifique Sud.

Il explique à Halsey qu'avec 8 avions effectuant des patrouilles de routine tous les jours pendant 11 heures, il ne lui reste que 22 % d'heures de vol pour des missions de bombardement. Or, de celles-ci, une heure doit être retranchée pour faire décoller 12 B-17 depuis Espiritu Santo et une et demie pour les faire atterrir, s'ils reviennent après la tombée de la nuit, ce qui limite grandement leur rayon d'action.

Il regrette le retard pris dans l'aménagement de la base d'Espiritu Santo et l'impossibilité d'utiliser Guadalcanal comme terrain de travail en raison de ses faibles réserves en carburant, mais ne peut que constater les faits.

Le *General* Henry H. Arnold s'en ouvre à son homologue de la Navy, l'*Admiral* Ernest J. King. Il lui demande que ses Consolidated PBY soient davantage employés pour les patrouilles de routine afin de soulager les B-17 et leurs équipages et éviter aux uns comme aux autres la fatigue inutile de longues heures de vol. L'amiral convient bien qu'il dispose de 69 PBY, mais il les estime beaucoup trop vulnérables à la chasse japonaise, en tout cas plus que les B-17. Aucune solution ne sera trouvée avant l'arrivée des premiers Consolidated PB4Y-1 dans le secteur et la découverte que le P-38 peut faire un excellent appareil de reconnaissance pour surveiller Rabaul. Harmon devra continuer à négocier au cas par cas avec Halsey.

Il devient évident aux yeux des commandants de l'Air Force qu'il manque un véritable état-major Air dans le secteur, qui soit à la fois compétent et autonome afin d'exercer le contrôle opérationnel sur l'aviation. Harmon se sent d'ailleurs dépassé par la situation, ainsi qu'il l'exprime à Arnold : « Il m'est impossible en tant que commandant de toutes les forces de l'Armée d'assumer le commandement direct des unités aériennes de manière à assurer la préparation, la répartition adéquate et la réalisation des opérations dont je suis responsable. » Il propose alors la création d'une nouvelle *Air Force* et avance même un nom pour la prendre en charge : le *Brigadier General* Nathan F. Twining.

C'est chose faite le 14 décembre, avec l'ordre de création de la *Thirteenth Air Force* (13 AF), effectivement confiée à Twining et qui prend ses quartiers à Espiritu Santo le 13 janvier 1943. Parmi les nouveaux commandements créés figure le XIII *Bomber Command*, placé sous le commandement du *Colonel* Harlan T. McCormick et qui récupère les 5th et 11th BG, aussitôt détachés de la *Seventh Air Force*, dont ils dépendaient jusque-là.

DÉCEMBRE 1942 OBJECTIF MUNDA

Début décembre 1942, l'île de Guadalcanal est considérée comme sécurisée. Les Japonais ne l'ont pas totalement évacuée, mais ils se sont regroupés au nord, autour du mont Austen. À la suite de leur série de défaites en octobre et novembre, les Japonais ont perdu leur liberté d'action dans les Salomon méridionales. Ils n'en ont pas pour autant renoncé à reprendre l'initiative et sont solidement retranchés dans les Salomon centrales. Des reconnaissances aériennes montrent qu'ils construisent ou renforcent des aérodromes à Buka, Buin, Ballale, Munda et Kahili, avec la ferme intention de protéger les « Tokyo Express », les convois de ravitaillement qui se glissent presque quotidiennement dans « The Slot » (la fente – un étroit chenal entre la Nouvelle-Géorgie et Santa Isabel, au nord de Guadalcanal).

De leur côté, les Américains portent la piste d'Henderson Field à 1 800 m, et avec la certitude d'un ravitaillement régulier en carburant, la base peut désormais accueillir les bombardiers les plus lourds comme escale technique et les B-17 faire partie de la « Cactus Air Force » – surnom donné aux unités basées à Guadalcanal (« Cactus »

▼ CALIMITY JANE, un nom de baptême fort répandu parmi les avions de l'Air Force. Celui-ci est le B-17E 41-2440, qui connaîtra trois utilisateurs (40th BS/19th BG, 98th BS/11th BG et 394th BS/5th BG) avant d'être rapatrié en mars 1944.

étant le nom de code de l'île). Progressivement, le séjour des B-17, jusque-là limité à une simple escale, est porté à des périodes de sept à dix jours avant le retour à « Button » (Espiritu Santo).
Si les conditions matérielles semblent s'être améliorées à Henderson Field, comme vient le constater Harmon en personne, sur le plan opérationnel, elles sont loin d'être idéales. À cette époque de l'année, la météo reste préoccupante, les missions devant être exécutées avec un plafond très bas et une visibilité réduite, le plus souvent sous des pluies torrentielles – sans parler de la nécessité de décoller ou d'atterrir de nuit. Certains équipages, qui sont retournés au combat en septembre, ont effectué jusqu'à 17 missions consécutivement, sans un jour de repos (soit près de 180 heures de vol de guerre). Les médecins sont forcés d'admettre à Harmon qu'ils sont amenés à fermer les yeux sur l'état de délabrement des aviateurs et que moins de dix officiers navigants du 11th BG seraient admis aux tests physiques de recrutement ! Le médecin-chef estime que plus d'un tiers des engagés et la moitié des officiers navigants ont besoin d'être remplacés le plus vite possible « si l'on veut les ménager pour qu'ils puissent reprendre du service utilement ». Au 8 janvier 1943, sur les 35 équipages d'origine du 11th BG, il n'en reste que 19. Hammon souhaite le retrait immédiat du 11th BG, mais Arnold n'en a pas les moyens et ne peut s'engager que sur une relève de huit équipages par mois.
Les Japonais réservent une très mauvaise surprise aux B-17. Fin novembre 1942, ils préparent une piste en grand secret au milieu d'une cocoteraie à Munda, sur l'île de Nouvelle-Géorgie, abattant les derniers cocotiers et rebouchant les trous dans la nuit. Au matin, les premiers Zéro viennent s'y poser et, le 1er décembre, ils interceptent le B-17F 41-24534 du *Captain* Willis E. Jacob (431st BS/11th BG) en patrouille entre Choiseul et la Nouvelle-Géorgie. Le seul survivant de cette rencontre, le *Corporal* Joseph E. Hartman, raconte :
« Nous avons décollé à 05h30, et le vol a été sans incident jusqu'à ce que nous passions au large de l'extrémité Sud de Bougainville sur le chemin du retour. Le B-17, qui volait à 5 100 m, a été surpris par six Zéro terrestres [1] au large du cap Friendship vers 10h00. Deux ont été abattus, et les autres ont cessé la poursuite. Le B-17 a continué sa course vers l'est, en direction du nord de Choiseul (toujours à 5 100 m), quand il a été intercepté par un autre groupe de Zéro terrestres au nombre de sept. Seuls six ont tenté d'engager le combat, tournant et manœuvrant hors de portée du B-17, apparemment indécis quant à la suite à donner. Tout à coup, l'attention de l'équipage a été attirée par un avertissement dans l'intercom sur le septième Zéro, qui venait d'émerger des nuages et fonçait droit sur le nez du B-17. Il a largué quatre petites bombes qui n'ont eu aucun effet, mais avant que l'on ne puisse prendre des mesures appropriées, le Zéro a piqué la tête la première sur le dessus du fuselage du bombardier, juste en arrière du compartiment du radio.
« Le B-17 s'est brisé en deux ; la partie avant a explosé, entraînant ses occupants dans la mort, et la partie arrière dans laquelle se trouvait le *Corporal* Hartman a basculé sur un côté et est tombée en conservant un parfait équilibre. Le *Corporal* Hartman a donc été l'unique survivant d'une expérience qu'il ne pourra jamais oublier, mais l'acteur principal d'un drame épique qui durera soixante-sept jours avant qu'il ne regagne son *Squadron*. »
Munda devient désormais une priorité pour les B-17, qui prennent l'aérodrome pour cible 31 fois en un mois et demi.

▲ Le B-17E 41-9215 en maintenance. Baptisé GALLOPIN' GUS, il appartenait au 98th BS/11th BG avant que l'on ne perde sa trace jusqu'à sa radiation des registres en juin 1944.

Comme si les tâches confiées aux B-17 n'étaient pas assez diversifiées, ils sont maintenant chargés d'exercer des représailles contre les raids de nuisance des « Washing Machine Charlies » japonais qui empêchent les soldats américains de dormir à Guadalcanal. Ces raids ne sont pas réellement dangereux, mais comme l'a dit un membre du 11th BG : « Pas facile de fermer l'œil quand toutes les nuits vous avec l'impression que l'on fête le 4 juillet [2]. » Les Fortress survolent à leur tour Kahili et Munda pour rendre la monnaie de leur pièce aux aviateurs nippons. Le 19 décembre, le *Captain* J. J. Charters (98th BS) embarque une arme secrète : deux caisses de bouteilles de bière égueulées, qui, dans leur chute, produisent un son oppressant. Pendant deux heures à partir de minuit, il tourne en rond au-dessus de l'aérodrome de Kahili, jouant à cache-cache avec les projecteurs et balançant bombes à fragmentation et bouteilles de bière hurlantes tous les quarts d'heure. Nul ne connaîtra jamais l'impact de cette « arme secrète » sur les troupes japonaises, mais le mot de la fin reviendra au rédacteur du journal de marche du 98th BS : « Cette histoire a prouvé qu'il est possible de prendre presque autant de plaisir avec des bouteilles de bière vides qu'à les vider soi-même. »

DÉCEMBRE 1942 OBJECTIF RABAUL

L'objectif n° 1 des Alliés engagés dans ce théâtre d'opérations reste Rabaul, la principale base arrière des Japonais, où convergent tous les convois de ravitaillement qui sont ensuite ventilés entre les Salomon et les têtes de pont en Nouvelle-Guinée (Buna, Lae et Salamaua). Son port est particulièrement bien protégé, tant par la topographie assez défavorable aux attaques à basse altitude que par une forte concentration de DCA et plusieurs escadrilles de Zéro maintenues en alerte permanente. Toutefois, son inconvénient majeur est d'être situé à plus de 1 000 km d'Henderson Field, ce qui empêche les B-17 de transporter une pleine charge de bombes s'ils veulent conserver un minimum de carburant pour rentrer.
La veille de Noël, aux environs de 23h00, 11 B-17 du 11th BG, arrivés quelques heures plus tôt d'Espiritu Santo, décollent de Guadalcanal. Seuls 6 atteignent Rabaul, où ils revendiquent des coups au but sur un gros cargo.

[1] Par opposition à la version à flotteurs (« Rufe »).

[2] Independence Day, équivalent à notre 14 juillet.

Tous rentrent (certains de justesse) et rapportent la présence d'une soixantaine de navires dans la rade. Des cibles certes très tentantes, mais trop à la limite de la portée des Fortress. En conséquence de quoi, le 28 décembre, Harmon décide de détacher 12 B-17 du 11th BG, dont 6 du 26th BS, à Port Moresby (Nouvelle-Guinée), une base plus proche de Rabaul. Dans le même temps, le 42nd BS emménage à Guadalcanal pour désengorger Espiritu Santo.
Le 28 décembre, le 42nd BS/11th BG perd deux avions dans les parages de Choiseul. Le 41-2428 du *1st Lieutenant* James R. Harp, touché par des Zéro, doit amerrir ; l'équipage est mitraillé dans les canots de sauvetage, sous les yeux du *Corporal* Joseph E. Hartman, qui a été recueilli trois semaines plus tôt par une tribu indigène – il n'y aura pas de survivants.
Le 30 décembre, le *Colonel* LaVerne G. Saunders laisse le commandement du 11th BG aux mains du *Colonel* Frank F. Everest.

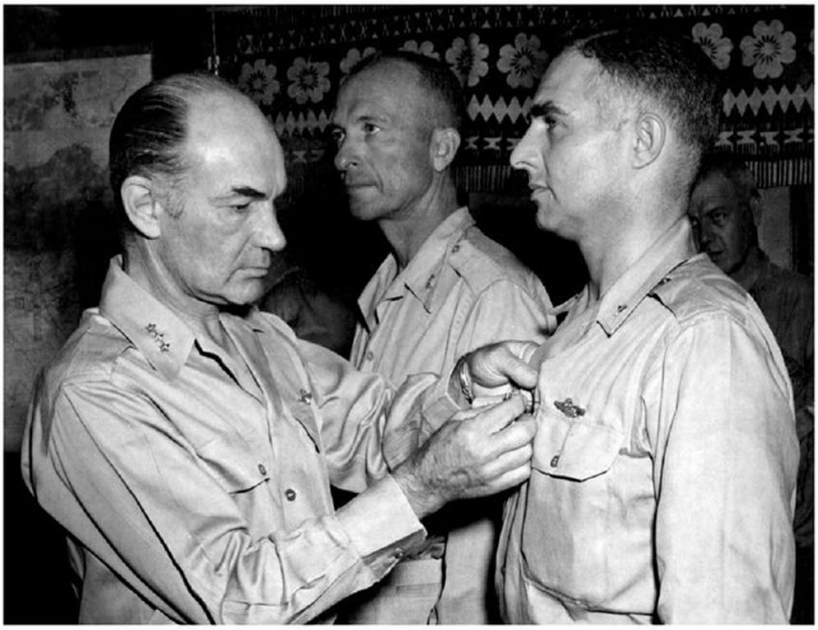
JANVIER 1943
TWINING BOIT LA TASSE

La nouvelle année commence plutôt bien pour les Alliés, car – bien que ceux-ci ne le sachent pas encore – l'état-major impérial, considérant Guadalcanal comme perdu, donne l'ordre d'évacuation le 4 janvier.
Le 2 janvier, un recensement fait état de 41 B-17 présents dans le Pacifique Sud, incluant les 12 prêtés à la *Fifth Air Force*, dont seulement 12 sont considérés en état de voler – en faisant abstraction de leur usure et de leurs heures de vol.
Pour les B-17, le quotidien est constitué de patrouilles maritimes et de raids occasionnels sur Bougainville et les Russell, mais aussi d'attaques de convois au large de Buin (du 2 au 5 janvier). Le 15 janvier, ils parachutent vivres, eau et munitions aux Marines qui tentent d'éliminer l'îlot de résistance japonais au nord de Guadalcanal. La nuit suivante, ils utilisent pour la première fois des bombes de 1000 kg contre l'aérodrome de Kahili.
Le 5 janvier, les 12 appareils détachés à Port Moresby rentrent à Guadalcanal ; ils n'auront effectué que deux missions sous l'égide de la 5th AF. Visiblement, ils n'étaient pas les bienvenus.
Pour améliorer la situation, les équipages sans avion du 5th BG remplacent ceux du 11th BG envoyés tour à tour passer une semaine de repos en Nouvelle-Zélande.
Le 23 janvier, le 11th BG reçoit une *Distinguished Unit Citation* ainsi qu'une *Naval Distinguished Citation*, distinction extrêmement rare pour une unité de l'Armée, pour l'ensemble de son œuvre (31 juillet-30 novembre 1942).
Le 27 janvier, une mésaventure qui aurait pu se terminer tragiquement survient au *Brigadier General* Nathan F. Twining. Il embarque de nuit à Guadalcanal avec une partie de son état-major à bord du B-17E 41-2403, piloté par le *Captain* Woodruff, à destination d'Espiritu Santo. À cause d'une panne, le B-17 est contraint d'amerrir en cours de route. Les passagers et l'équipage ont le temps d'évacuer l'appareil et de monter à bord de deux canots avant qu'il ne s'enfonce. Or, malgré les demandes répétées de Harmon, les canots ne sont pas équipés de radio ; ils vont dériver au fil des courants marins pendant cinq jours, avant d'être recueillis par un PBY. À son retour, Twining veillera personnellement à ce que tous les canots soient désormais équipés d'une radio.
Le 31 janvier, le 98th BS/11th BG prend en charge son premier B-24. C'est le début de la fin pour le Fortress.

FÉVRIER 1943
LE RETRAIT DU 11TH BG

Le 1er février, neuf appareils répartis en deux éléments (premier élément : cinq du 72nd BS/5th BG ; second élément : un du 72nd et trois du 42nd BS/11th BG) attaquent un convoi ennemi près de Shortland Harbor. Le premier groupe réussit son passage, incendiant un cargo, mais le second est pris à partie par une forte DCA. Le 41-9122 du *Captain* Frank L. Houx prend un coup direct dans la soute à bombes ; il se désintègre instantanément.

▶ Chargement d'un mortier dans la soute à bombes et de munitions dans le fuselage arrière de ce B-17F du 11th BG à Espiritu Santo lors de l'opération de ravitaillement aérien des Marines à Guadalcanal le 15 janvier 1943.



◀ Le Major General Millard F. Harmon épingle la Silver Star sur la poitrine du Colonel Frank F. Everest. Au centre, un général de l'Armée.

MARS 1943

Émancipé de la tutelle du 11th BG, le 5th BG devient, pour la première fois de son séjour dans le Pacifique, une unité indépendante. En ce qui concerne le B-17, le 31st BS constitue son fer de lance. Le 14 mars, neuf de ses Fortress s'installent à Guadalcanal pour une durée indéterminée, avec pour mission de neutraliser les aérodromes de Kahili (Bougainville) et de Buka.
Le 20 mars, le B-17E 41-2523 GOONIE décolle tard dans la soirée aux mains du *Lieutenant Colonel* Marion D. Unruh, *Executive Officer* du 5th BG. La mission, qui implique neuf B-17 et neuf B-24, a pour objectif de servir d'appât à la DCA japonaise au-dessus de Kahili, tandis que des avions de la Navy et des Marines se glisseront à basse altitude pour miner le chenal de Shortland Harbor. Les B-17 sont censés voler en rond au-dessus de l'aérodrome de Kahili pendant neuf minutes, larguant des bombes à fragmentation à intervalles réguliers. Le *Captain* James G. Carroll rapporte la suite [3] :
« Le plan a marché à merveille. Les bombardiers de la Navy et des Marines ont eu la voie libre. Les B-17 recevaient toute l'attention de la DCA, comme on l'avait imaginé. Au début, la DCA était imprécise, mais à mesure que le temps a passé, les obus ont éclaté de plus en plus près des avions. De petits nuages noirs ont commencé à apparaître à l'extrémité des ailes. »

Après avoir touché trois autres navires, les trois derniers appareils font demi-tour. Ils sont alors interceptés par une vingtaine de Zéro. Le 41-2442 du *Captain* Harold P. Hensley est fortement endommagé et doit amerrir ; son équipage ne sera jamais retrouvé. Le *Captain* Earl O. Hall (41-9151) se défend furieusement et revendique quatre Zéro en compagnie du dernier B-17, avant d'être abattu à son tour ; il n'y a pas de survivants. Le rescapé de la seconde vague, piloté par un *Captain* Thomas (72nd BS), réussit à descendre trois Zéro et à écœurer le reste, mais, lourdement avarié, il se pose sur le ventre à Guadalcanal.
Ne disposant plus que de 4 B-17 au matin du 1er février, le 42nd BS/11th BG est définitivement éliminé du PTO. D'ailleurs, le groupe tout entier est au bout du rouleau. Le 7 février arrive l'ordre de le suspendre de toute opération. Les équipages récemment arrivés sont transférés au 5th BG, tandis que les anciens attendent d'être rapatriés à Hawaii ; ceux qui possèdent un nombre de points suffisants rentreront au pays, les autres seront formés sur B-24. Les B-17 sont versés aux 23rd et 31st BS/5th BG, alors que le 72nd BS/5th BG reçoit les nouveaux B-24. Le *Colonel* Frank F. Everest ne repartira pas des Salomon les mains vides : le 13 février, il reçoit la *Silver Star* pour son action à la tête du 11th BG. Après avoir été reconstitué sur B-24 à Hickham Field, le groupe reviendra au front en novembre 1943.
Le 9 février, toute résistance japonaise a cessé à Guadalcanal. Avec désormais deux pistes dédiées aux bombardiers lourds (Henderson Field et Carney Field), « Cactus » peut accueillir B-17 et B-24 pour de longs séjours.
En dehors des sempiternelles patrouilles maritimes, qui comportent toujours des dangers (le 41-24450 – l'unique B-17F du 5th BG et l'ancien avion personnel de Harmon « réquisitionné pour les besoins du front » – est abattu par des Zéro le 9, sans perte humaine), la situation se calme dans cette partie des Salomon. Les Japonais sont en effet occupés à renforcer leurs positions plus au nord, tandis que le 11th BG est définitivement sur la touche et que le 5th BG prépare sa transition sur B-24.

[3] *Sopac Holiday* – J. M. Carroll – Martinez, CA, 1984.

▶ et ◥ Le sauvetage du *Brigadier General* Nathan F. Twining par un PBY de la Navy le 1er février 1943. Pendant les cinq jours et les six nuits qu'ils passeront en mer, les treize hommes ne se nourriront que d'une barre de chocolat, d'une demi-sardine un jour sur deux et des restes d'un albatros censé avoir été abattu par le général.

▲ GLOBE TROTTER, le B-17E 41-9217 est censé avoir été perdu le 19 février 1943, mais on le voit ici sur le gésier à Tontouta (Nouvelle-Calédonie) le 29 octobre 1943. Il s'agit d'un ancien appareil du 431st BS/11th BG.

Toutefois, le 41-2523 finit par prendre un obus dans un moteur. GOONIE termine sa mission par un amerrissage forcé au large des Russell. Unruh et son équipage sont récupérés le lendemain. Ce n'est que la première des trois fois où Unruh sera abattu ; la troisième (30 décembre 1943) sera la bonne, et il sera fait prisonnier par les Japonais à Rabaul.

« Washing Machine Charlie » connaît son heure de gloire dans la nuit du 23 mars, quand il fait exploser deux B-17 (41-9124 et 91-9060) chargés de bombes pour une mission nocturne.

Fin mars, la saison des pluies cloue au sol la majorité des avions. Cependant, ce qui nuit encore davantage à l'efficacité des raids est la nécessité d'envoyer immédiatement au combat les navigants arrivés en remplacement des vétérans autorisés à quitter le théâtre d'opérations. De nombreux avions s'égarent et ne parviennent pas à trouver leur objectif.

AVRIL - AOÛT 1943
LA FIN

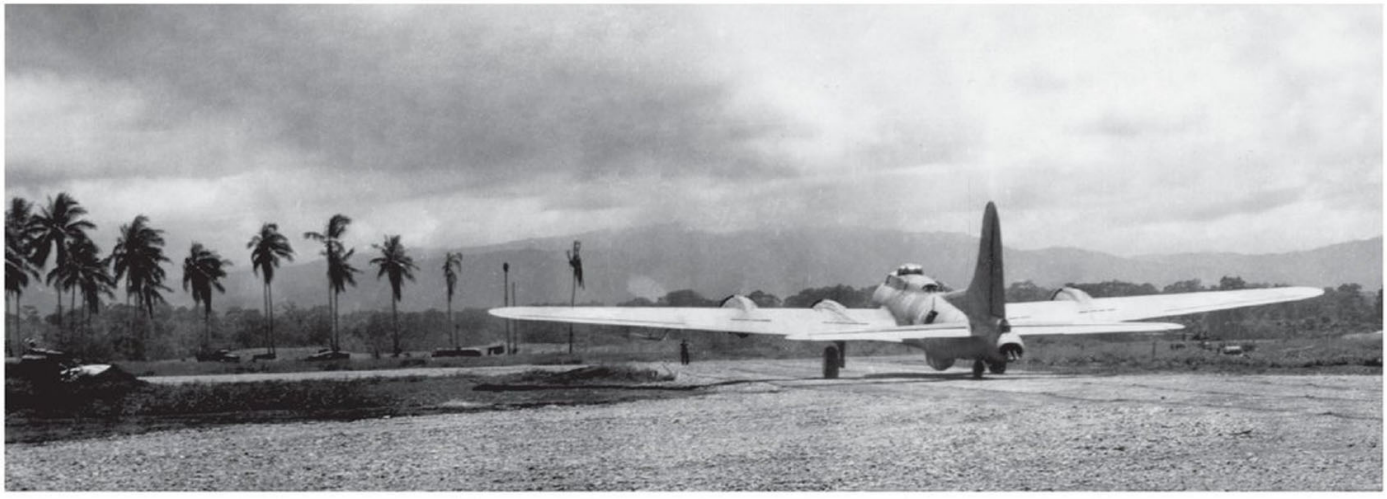
Les hommes du 72nd BS/5th BG sont à leur tour rapatriés. Ils effectuent leur ultime sortie le 12 avril, distribuent leurs deux derniers B-17 aux 23rd et 31st BS. Ils sont remplacés par des B-24 et des équipages frais émoulus des centres de formation.

Conséquence directe de la conjugaison du mauvais temps et de l'inexpérience des nouveaux navigateurs, le 12 avril, deux B-17 du 23rd BS s'égarent au retour de Kahili et amerrissent d'urgence ; deux hommes sont tués. Ce *Squadron* est envoyé au repos à Espiritu Santo et remplacé à Carney Field (Guadalcanal) par le 394th BS/5th BG, qui arrive des Fidji avec 11 des 12 Fortress cédés par le 19th BG avant son retour au pays.

Le mauvais temps qui s'installe jusqu'à la mi-mai bride l'activité du 5th BG. Compte tenu de l'état général des appareils, les raids sont généralement menés à deux ou trois.

Dans la nuit du 22 au 23 mai, ce sont pourtant huit B-17 du 394th BS qui participent, après la tombée de la nuit, à une mission conjointe de mouillage de mines avec des TBF de la Navy ; à leur retour, ils rapportent avoir été attaqués par des chasseurs bimoteurs japonais.

◀ et ▼ Le 41-2437, un ancien B-17E du 11th BG, reconnaissable à son camouflage trois tons, sur le tarmac d'Henderson Field le 18 mars 1943. Un mécano porte une caméra sur l'épaule, ce qui peut laisser à penser que cet appareil était utilisé pour des missions de reconnaissance photo.



Comme on l'a vu, pour ne pas épuiser le personnel, les *Bombardment Squadrons* effectuent des rotations de trois semaines à un mois à Guadalcanal, avant de regagner des cieux plus cléments. Le 31st BS rallie Espiritu Santo le 13 juin, où il reçoit l'ordre de transférer équipages et avions au 23rd BS. À cette date, il ne reste plus que le 23rd et le 394th BS/5th BG à voler sur B-17 dans le Pacifique Sud. Ces deux unités séjournent alternativement à Carney Field et opèrent habituellement de conserve avec les B-24. À partir du 30 juin, date à laquelle les Marines débarquent en Nouvelle-Géorgie, l'effort se porte essentiellement sur Munda et Kahili.

Le 25 juillet, pas moins de 240 B-17, B-24, B-25, P-38, P-39, P-40, F4F, F4U, TBF et SBD matraquent Munda au cours du raid le plus massif de tout le Pacifique Sud jusqu'alors. Un peu plus tôt dans la matinée, un B-17 du 23rd BS est abattu par la DCA au-dessus de Kahili. Le *1st Lieutenant* Berton H. Burns, pilote de JAP HAPPY (41-2520), a vu la fin du B-17E 41-9128 du *1st Lieutenant* Karl G. Sturbblefield :

« Il faisait encore nuit à cette heure [05h40], et à environ 8 km de l'aérodrome de Kahili, j'ai vu notre ailier droit, Lt. Sturbblefield, à bord de l'avion n° 9128, tomber en flammes. Un ou deux chasseurs de nuit ennemis ont attaqué la formation sans être aperçus, et l'avion du Lt. Sturbblefield a quitté subitement la formation, et la dernière fois que je l'ai vu, il était en flammes et tombait vers le sol. Notre propre appareil a été ensuite attaqué, et le radio et le mitrailleur de queue ont été blessés. Notre mécanicien de bord a vu un chasseur de nuit et lui a tiré dessus. Nous sommes rentrés à la base avec beaucoup de trous dans l'avion. »

Aux dix hommes à bord revient le triste honneur d'être le dernier équipage de Fortress perdu dans le Pacifique Sud.

Ce même 25 juillet, promu commandant de l'Air aux Salomon, Twining abandonne le commandement de la *Thirteenth Air Force* au *Brigadier General* Ray L. Owens.

Parmi les nouveaux objectifs figure l'atoll de Tarawa (îles Gilbert), dont l'occupation est prévue pour novembre. À leur habitude, les Américains envoient les « lourds » pour neutraliser les défenses longtemps à l'avance. Or, Tarawa est hors de portée des B-17 depuis Guadalcanal, et ils ne peuvent l'atteindre qu'après escale à Funafuti (îles Ellice). La mission du 27 juillet va sonner le glas du Fortress dans ce secteur. Si le bombardement est parfaitement réussi, au retour, un des six appareils du 23rd BS tombe en panne d'essence et doit amerrir à 150 km de Funafuti, et deux autres, qui se sont posés sans encombre, n'ont plus assez de carburant pour sortir de la piste !

Début août, le 394th BS donne ses B-17 au 23rd BS. Cette unité est la dernière du Pacifique Sud volant sur Fortress, mais pour peu de temps encore. En effet, elle effectue sa toute dernière mission le 14 août.

Ce n'est pas sans une certaine fierté et la satisfaction légitime du devoir accompli que trois équipages s'envolent derrière celui du *Captain* Berton H. Burns à destination d'Oklahoma City le 9 octobre. Arrivés sur place, ils espèrent bien avoir l'honneur de réaliser des tournées dans le pays pour lever des fonds en faveur de l'Air Force. Las ! à la consternation de Burns et ses hommes, les autorités militaires locales, horrifiées par l'état des avions, les interdisent immédiatement de vol et les font envoyer dans un dépôt dans l'attente de leur passage au pilon...

▲ Le B-17E 41-2525 MADAME-X du 31st BS/5th BG à Guadalcanal en juin 1943, soit quelques jours avant sa disparition, puisqu'il a été abattu au-dessus de Kahili le 10 juin. Il n'y aura pas de survivants parmi l'équipage du *1st Lieutenant* Richard A. Snoddy.

▼▼ les dernières missions du B 17 dans le Pacifique Sud consistent à effectuer des reconnaissances météo. Sur ce cliché, un B 17E du 23rd BS/5th BG à Carney Field (Guadalcanal) en août 1943.

▼ Le B-17E 41-2634, que l'on voit ici sous un mauvais jour, est l'un des derniers Fortress perdus dans le Pacifique Sud-Ouest. Il est abattu par deux chasseurs japonais près de Bogadjim (Nouvele-Guinée) le 3 août 1943. L'équipage du *1st Lieutenant* Walter K. Brenneman (65th BS/43rd BG) est porté disparu après que l'avion a été vu se désintégrer en heurtant la surface de l'eau.

DEUXIÈME PARTIE

« KEN'S MEN »

JANVIER 1943
REGROUPEMENT À PORT MORESBY

Le mois de janvier commence de manière très favorable pour les Alliés en Nouvelle-Guinée. Le 2, les troupes américaines et australiennes capturent Buna ; l'aviation peut désormais se concentrer sur les deux autres têtes de pont à Lae et Salamaua et en interdire le renforcement en exerçant une surveillance accrue du golfe de Huon.

Si la *Fifth Air Force* du *Major General* George C. Kenney dispose des 55 B-17E et F du 43rd BG du *Colonel* Roger M. Ramey, 20 se trouvent dans les ateliers en Australie ; en ajoutant les avions temporairement indisponibles et ceux mobilisés pour les patrouilles maritimes, le V *Bomber Command* du *Brigadier General* Kenneth N. Walker ne peut compter que sur une quinzaine d'appareils pour des missions offensives.

Fin décembre 1942, Kenney a décidé de rapprocher ses B-17 des bastions avancés japonais, et, début janvier, le 43rd BG quitte Mareeba (Queensland) pour Port Moresby, le 403rd BS s'installant à Milne Bay. Les équipages y trouvent certains inconvénients : « Tous les jours, l'Armée australienne livrait au mess du corned-beef et du riz, sauf le jour de Noël, où on a eu droit à du riz et du corned-beef. La chicorée amère, qu'ils appelaient café, et le lait en poudre étaient une vraie horreur. » Mais aussi quelques… avantages, à lire le *Captain* William Crawford Jr. [4] :

« Les populations indigènes avaient été laissées libres de se promener dans le camp. Les femmes déambulaient vêtues d'un simple pagne fait de feuilles de palmier tressées, nullement intimidées par leur semi-nudité. Les hommes, qui portaient juste un étui pénien, n'y prêtaient pas attention, mais nous si, et on s'est payé une bonne tranche de rigolade. Jusqu'à ce que nos chefs, estimant qu'elles distrayaient trop les aviateurs de leurs tâches, aient fini par interdire l'accès du camp à ces femmes aux seins nus. »

La situation sanitaire en Nouvelle-Guinée frôle la catastrophe : la diarrhée est endémique à Milne Bay, et, à Port Moresby, les indigènes, avec lesquels les aviateurs sont fréquemment en contact, sont porteurs de la malaria et de la dengue. À la mi-janvier 1943, le 403rd BS doit être renvoyé en Australie pour y faire soigner la quasi-totalité de son personnel atteint de malaria.

Le moral est considéré comme bon, en dépit d'une charge de travail harassante (12 à 18 heures par jour, voire parfois plus pour le personnel technique). Les navigants montrent des signes évidents de fatigue, et beaucoup « deviennent irritables, coléreux et apathiques », agacés par la lenteur de leurs promotions [5] et la faible perspective d'être jamais relevés un jour, même si le retour du 19th BG aux USA (voir Tome I) entretient chez eux une lueur d'espoir.

JANVIER 1943
MEDAL OF HONOR

Bien que la conclusion de la campagne de Papouasie ait assuré une relative quiétude dans le ciel de Port Moresby, la base n'en est pas moins l'objet de raids réguliers (8 entre le 14 et le 31 janvier), mais généralement peu efficaces, de la part de l'aviation japonaise ; néanmoins, un B-17 est détruit au sol. L'aérodrome de Milne Bay est également la cible des bombardiers ennemis, qui y incendient deux B-17 le 17 janvier.

Kenney mène sa 5th AF d'une main de fer, mais les résultats qu'il obtient avec peu de moyens matériels et une bande d'aviateurs hirsutes, débraillés et sous-alimentés lui valent une grande admiration de la part de ses hommes, qui ne sont pas peu fiers de se baptiser « Ken's Men ». Kenney est un homme à principes. Or, lors d'une sortie sur Rabaul le 5 janvier, deux vont être bafoués :

- l'interdiction faite aux officiers généraux de participer à une mission ;
- attaquer au lever du jour, car il n'y a pas de chasseurs de nuit, et la chasse de jour est réduite à l'impuissance.

Toutefois, Walker est d'un autre avis. Non seulement, il décide de planifier la mission pour survoler Rabaul à midi, mais il monte à bord du 41-24458 du *Major* Allan Lindbergh, commandant le 64th BS/43rd BG, où prend place également le *1st Lieutenant* Jack W. Bleasdale, officier des opérations du 43rd BG. Cinq autres B-17 l'accompagnent. Le rédacteur du journal de marche du 43rd BG notera : « C'était le premier raid de jour sur ce port depuis longtemps. Ce fut un grand succès en ce qui concerna le tonnage coulé. Nos avions touchèrent quatre et peut-être cinq bâtiments. » Parmi les navires détruits figure le cargo de 5 833 tonneaux *Keifukû Maru*.

Ayant appris la « désobéissance » de Walker, Kenney téléphone à MacArthur pour lui dire qu'il compte sanctionner son subordonné en l'envoyant se reposer pendant quelque temps en Australie. MacArthur lui répond : « S'il ne revient pas, j'enverrai son nom à Washington et le recommanderai pour la Médaille du Congrès [6]. » C'est exactement ce qui se passera. Les Zéro sont intervenus tardivement, mais avec succès : aucun des onze membres de San Antonio Rose, le petit nom du B-17F-5-BO, n'a survécu. Le 11 mars 1943, Walker recevra à titre posthume l'une des trente-huit *Medals of Honor* décernées aux membres de l'Air Force pendant la guerre. Il est remplacé par le *Brigadier General* Howard K. Ramey.

[4] *Gore and Glory* – Capt. W. Crawford Jr. & T. Saucier – David McKay Cy – Philadelphie, 1944.

[5] Pour lui permettre de promouvoir ses hommes au mérite, Kenney refuse le renfort de tout officier au grade supérieur à celui de *2nd Lieutenant*. Un jour, il fera renvoyer à Hawaii un groupe composé d'un *Major* et de dix 1st *Lieutenants* ! Avant la fin de l'année 1942, il obtiendra d'Arnold 200 postes de *1st Lieutenants* à pourvoir.

[6] Souvent appelée *Medal of Congress*, la plus haute décoration des armées américaines est officiellement appelée *Medal of Honor*. La confusion vient du fait qu'elle est décernée par le Président au nom du Congrès des États-Unis. Elle est remise en main propre par le Président au récipiendaire s'il est toujours vivant, sinon à sa famille.

FÉVRIER 1943
SAINT VALENTIN À RABAUL

L'arrivée du 90th BG à Port Moresby crée une certaine émulation entre les équipages de B-24 et ceux du 43rd BG, ce qui n'est pas pour déplaire à Kenney tant qu'elle reste saine. Un jour, un B-24 en mission de reconnaissance signale un convoi japonais dans le détroit de Vitiaz. Aussitôt, un B-17 est envoyé pour confirmation. Il ne faut pas longtemps à l'équipage pour s'apercevoir que les navires repérés ne sont que des… rochers. Sur le chemin du retour, le radio adresse un message en clair : « La présence d'un convoi de rochers signalé par un avion du 90th BG dans le détroit de Vitiaz est confirmée. » Vexés, les hommes du 90th BG cherchent à se venger. Un soir, ils invitent quelques officiers du 43rd BG à partager leur dîner et les font passer devant des latrines qui portent un écriteau où est indiqué : « Headquarters, 43rd *Bombardment Group* ». Le lendemain à l'aube, un B-17 qui part en mission balance une bordée de 12,7 dans les latrines, les faisant voler en éclats. Fort heureusement, l'édicule était vide ! Kenney, qui a rapporté l'anecdote dans ses mémoires, doit intervenir personnellement pour calmer le jeu.

Le temps s'éclaircissant, dans la nuit du 14 au 15 février, Kenney lance un gros raid sur Rabaul impliquant 32 B-17 (et 4 B-24), qui déversent près de 60 tonnes de bombes sur le port et les aérodromes voisins ; un seul B-17 est endommagé par la DCA.

▲ Le B-17E 41-2633 (SALLY), avion personnel du *Lieutenant General* George C. Kenney, commandant la Fifth Air Force, à Port Moresby le 20 mars 1943. C'est le seul B-17 du Pacifique Sud-Ouest en fini métal naturel.

Les Fortress en remettent une couche le lendemain, mais seulement 17 sont capables d'atteindre l'objectif à cause d'un épais brouillard. D'un seul coup, celui-ci disparaît, laissant plusieurs avions à découvert au beau milieu du port, notamment celui du *Captain* William Crawford Jr. :

« Les Japs ont aussitôt dressé un tir de barrage de folie. On a largué les bombes sur les docks, puis on a fait demi-tour, mais on a été touché à de multiples reprises. Alors que les trappes de la soute se refermaient, un obus a pénétré dans l'aile gauche, traversé le réservoir et est ressorti sans exploser. Une seconde plus tard, un autre a éclaté dans l'aile droite, découpant une partie de l'aileron et cisaillant les câbles. Incapable de zigzaguer, j'ai dû filer en ligne droite, suivi par les projecteurs et les petits nuages noirs des obus qui explosaient tout autour de nous. L'avion était si mal en point que j'éprouvais les pires difficultés à le maintenir en ligne de vol. »

Il va pourtant rejoindre Port Moresby. « Ces Boeing Fortress savaient sacrément encaisser les coups, conclura Crawford, mais aujourd'hui encore, je ne comprends toujours pas comment on a pu rentrer. »

La nuit du 17 au 18 février, onze B-17 des 63rd et 64th BS, armés chacun de quatre bombes de 500 kg, se présentent au petit matin au-dessus du chenal entre Buin et Faisi (îles Shortland) pour un exercice de *skip bombing* contre des navires japonais. Cette méthode, qui consiste à arriver à 400 km/h à moins de 75 m d'altitude pour faire ricocher les bombes sur la surface de l'eau, s'avère très efficace, mais aussi délicate et dangereuse. « Cela semble facile, mais les distances et les altitudes sont difficiles à évaluer la nuit », dira le *2nd Lieutenant* James C. Dieffenderfer. Il va d'ailleurs planter les siennes dans un cargo de 8 000 tonneaux, qu'il abandonne en piteux état. Au moins deux autres sont endommagés. Tout le monde rentre au bercail sans encombre.

MARS 1943
LA BATAILLE DE LA MER DE BISMARCK

Le 26 février, un convoi de quatre gros et trois petits bâtiments est repéré au sud-ouest de Rabaul, se dirigeant visiblement vers Lae. Comme le temps est bouché au-dessus de la mer de Bismarck, les ours suivants, les bombardiers attaquent les aérodromes de Wewak, Lae, Salamaua et Gasmata, que Kenney soupçonne d'avoir été renforcés en chasseurs pour protéger le convoi. Cependant, le 1er mars, un B-24 rend compte que le convoi, qui navigue entre les îles Vitu et la Nouvelle-Bretagne, se compose maintenant de huit destroyers et huit transports bourrés de troupes.

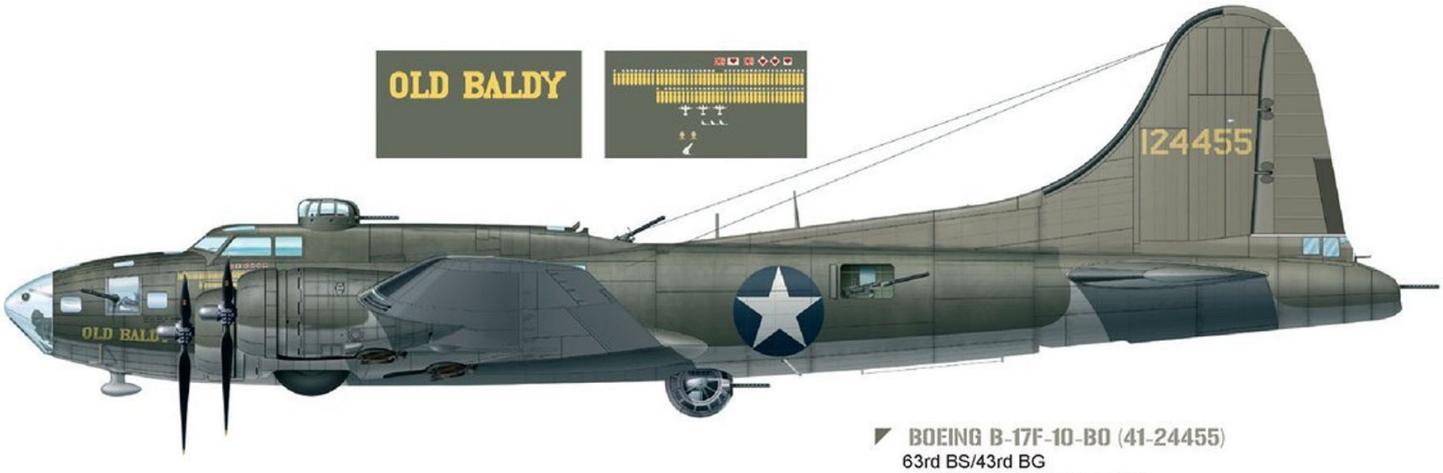
Le 2 mars, la première vague, composée de huit appareils du 63rd BS sous les ordres de leur commandant, le *Major* Edward W. Scott Jr., décolle à 06h30. Arrivés en vue du convoi, au large du cap Gloucester, trois B-17 foncent sur un transport de 10 000 tonneaux. C'est à ce moment que surgissent huit Zéro. Les Fortress, bien que poursuivis par les chasseurs, lancent leurs bombes en *skip bombing*, coulant deux transports et en endommageant un troisième. L'appareil de Dieffenderfer est attaqué par les Zéro ; pour les semer, il part en piqué prononcé, mais à 450 km/h, la toile des gouvernes de profondeur est arrachée par le vent relatif. L'appareil devient difficilement contrôlable, et, pendant près de trois heures, les deux pilotes lutteront pour le maintenir en ligne de vol.

La seconde vague se présente sur l'objectif vers 11h00, et les vingt appareils commandés par le *Major* Kenneth D. McCullar font exploser un transport de 6 000 tonnes et en incendient un autre. Deux destroyers sont plus légèrement atteints.

Enfin, la troisième vague attaque vers 18h30. Huit B-17, à nouveau menés par McCullar, connaissent peu de succès. Seul le *Captain* Robert L. Schultz place une bombe sur la proue d'un transport de 6 000 tonnes, qui s'enfonce rapidement par l'avant. Un B-17 est endommagé par les Zéro.

Le lendemain matin, 3 mars, le convoi, qui a été surveillé toute la nuit, a franchi le détroit de Vitiaz et est entré dans le golfe de Huon. Manque de chance pour les Japonais, le temps s'est éclairci, et pas moins de 106 avions alliés se préparent à décoller au petit matin depuis tous les terrains de Nouvelle-Guinée.

L'attaque des quinze B-17, conduits par l'infatigable Ken McCullar, est superbement coordonnée avec celle des Beaufort et Beaufighter australiens. Aussitôt, les Zéro attaquent les Fortress, mais ils sont pris en chasse par les P-38 de l'escorte. Plusieurs coups au but ou proches sont enregistrés, mais aucun bâtiment n'est coulé.



BOEING B-17F-10-BO (41-24455)
63rd BS/43rd BG
Guadalcanal, printemps 1943.

Le *1st Lieutenant* Easter est grièvement blessé par un Zéro au beau milieu de sa passe. Son copilote, le *2nd Lieutenant* Russell S. Emerick, reprend les commandes, termine le travail et met le cap sur Dobodura ; bien qu'il n'ait jamais posé un B-17 personnellement et malgré les graves avaries dont souffre le sien, il parvient à atterrir sans casse. Malheureusement, Easter décédera dans la soirée.
Le même scénario se répète avec l'appareil du *Captain* Ealon S. Halcutt, blessé à la tête par une balle de Zéro. Le copilote fait immédiatement demi-tour, largue les bombes en mer et atterrit à Dobodura juste à temps pour sauver la vie de son pilote.
En revanche, le 41-24356 du *1st Lieutenant* Woodrow W. Moore (63rd BS) ne passera pas à travers les mailles du filet. Touché à mort par plusieurs Zéro, il s'empresse de se délester de ses bombes, puis une explosion se produit à l'intérieur. Sept hommes évacuent, mais le parachute de l'un d'eux ne s'ouvre pas. Pour les malheureux sans défense, suspendus à leur toile blanche, cela ne fera aucune différence, ainsi que l'a couché le *2nd Lieutenant* William H. Bishop, mécanicien navigant au 63rd BS, dans son carnet personnel :
« J'ai vu le Fortress du Lt. Moore tomber en flammes. Cinq [*sic*] membres de l'équipage ont sauté, et les diables aux yeux bridés les ont mitraillés au bout de leur parachute. »
Les hommes du 43rd BG ne perdent pas de temps à ravitailler et réarmer leurs avions. À 15h17, ils survolent à nouveau le convoi, bien décidés à venger la mort horrible de leurs camarades.
Bishop : « La vengeance a été douce dans l'après-midi. Le *Major* Scott a coulé un destroyer, et nous sommes descendus à 15 m. On a déclenché l'enfer sur les Japs dans l'eau et dans leurs canots. On les a tous coulés. [...] Lt. Moore, votre équipage a été vengé. Que Dieu veille sur vos âmes. »
C'est vraiment l'enfer qui s'abat sur les Japonais cet après-midi-là. Alors qu'ils survolent Lae, trois B-17 aperçoivent six barges remplies de soldats à une quinzaine de kilomètres de la côte. Ils vont eux aussi venger leurs camarades, s'acharnant sur les embarcations jusqu'à ce qu'elles coulent et revenant à plusieurs reprises mitrailler les soldats qui tentent de surnager. Un pilote écrira : « Nous n'en avons pas oublié un seul. Quand on a quitté le secteur, plus un seul Jap n'était encore en vie dans l'eau. »
La bataille de la mer de Bismarck s'achève sur une victoire totale pour les Alliés. Pour la perte de quatre appareils (dont un B-17) et de treize hommes, l'aviation a coulé quatre destroyers, sept transports et un bâtiment auxiliaire, et détruit 59 avions ; sur le plan humain, environ 3 000 soldats et marins ont péri noyés (ou mitraillés). Le 43rd BG est crédité de l'envoi par le fond de six navires, mais il faut rester extrêmement prudent à ce sujet. C'est surtout une grande victoire pour l'aviation, car elle a donné un coup d'arrêt brutal, sinon final, aux tentatives de ravitaillement des bastions japonais en Nouvelle-Guinée.

Le 26 mars, le 41-24384 disparaît corps et biens. Parti de Port Moresby pour un vol de reconnaissance avec le *Brigadier General* Howard K. Ramey, chef du V *Bomber Command*, comme pilote ; l'avion est probablement tombé dans la jungle près de Merauke. On ne retrouvera que le corps du copilote, en 1945, mais aucun indice pour expliquer cette disparition.
Le 30 mars, le *Colonel* Roger M. Ramey, muté à l'état-major de la 5th AF, laisse le commandement du 43rd BG au *Lieutenant Colonel* John A. Roberts. Le 19 avril, Roger Ramey [7] remplacera Howard Ramey à la tête du V *Bomber Command* avec le grade de *Brigadier General*.

AVRIL 1943
ISOLER RABAUL

L'opération « Cartwheel », visant à reprendre dix îles ou bastions aux Japonais à partir du 30 juin, mobilise toute l'attention de la *Fifth Air Force* afin d'éliminer l'aviation ennemie sur ses aérodromes et dans le ciel, et d'empêcher les convois maritimes d'acheminer ravitaillement et renforts. Rabaul se trouve, bien évidemment, encore une fois au centre des préoccupations des différents états-majors américains. Cette place forte est également au centre des préoccupations de l'amiral Yamamoto. Il se prépare à déclencher l'opération « I-GÔ » (4-15 avril), qui prévoit une série de raids sur les bases aériennes alliées aux Salomon et en Nouvelle-Guinée, et, pour ce faire, il renforce l'aviation dans le secteur. Les reconnaissances américaines dénombrent 281 appareils à Rabaul et 120 à Bougainville et les îles environnantes. Comme on le sait, Yamamoto sera proprement exécuté par la chasse américaine le 18 avril [8], et les Japonais ne parviendront pas à reprendre la supériorité aérienne.
Le 12 avril voit l'annonce d'une bien triste nouvelle : Ken McCullar, le populaire commandant du 64th BS, s'écrase au décollage. Que s'est-il exactement passé ? Beaucoup pensent qu'il a heurté un kangourou (ou plutôt un wallaby) au roulage, mais cela n'explique pas que l'avion ait pris feu. Voici le témoignage du *Staff Sergeant* Michael O. Paz : « Alors [que le Maj. McCullar] roulait sur la piste et avant qu'il n'en ait parcouru la moitié, on a vu que sa roue droite était en feu, les flammes léchant la queue de l'avion. Ce qui s'est passé ensuite est très controversé. Le tambour de la roue gauche a dû commencer à lâcher, et, s'en étant aperçu, il s'est rapidement élevé de quelques dizaines de mètres, ce qui a provoqué un décrochage. Il a basculé à 60° sur sa gauche, semblant s'immobiliser quelques secondes, puis il a piqué le nez en avant. Quelques secondes plus tard, on a vu des flammes jaillir en l'air et entendu deux petites explosions, suivies d'une autre terrifiante. »

[7] Aucun lien de parenté avec Howard.

[8] Et si on ne le sait pas, on peut toujours se reporter à *Aéro-Journal* n° 10 : *Chronique d'une mort annoncée* (juin 2009).

BOEING B-17F-20-BO (41-24518)
63rd BS/43rd BG
Guadalcanal, 7 mai 1943

▶ et ◢ Le B-17E 41-2609 LOOSE GOOSE du 65th BS/43rd BG a été fortement endommagé lors d'une mission de reconnaissance au-dessus de l'archipel des Bismarck (équipage du *Captain* William Crawford Jr.), le 17 mai 1943. Réparé, il sera renvoyé aux USA en juillet 1944.

Certains estiment que McCullar a eu un réflexe tout à fait naturel en pareille circonstance et a freiné pour éviter le marsupial, ce qui a causé une friction suffisante pour briser la tubulure du système hydraulique et la chaleur nécessaire pour enflammer le liquide de frein. En rentrant le train, il a communiqué le feu au moteur n° 3.
Les huit autres équipages qu'il devait conduire jusqu'à Rabaul passeront au-dessus de l'épave en flammes le cœur serré. Comme le dira l'un des pilotes : « C'était affreux, mais nous devions continuer. »
Le 24 avril, le 403rd BS, qui avait été « rapatrié sanitaire » en Australie à la mi-janvier, revient à Port Moresby avec une dotation mixte de B-17 et de B-24.

MAI 1943
RABAUL, WHAT ELSE ?

Le 7 mai, le 41-24518, piloté par le *Captain* Byron L. Heichel (63rd BS), en patrouille entre Kavieng et Rabaul, est surpris par six Zéro de la 253e *Kôkûtai* qui stoppent deux moteurs, bloquent la tourelle ventrale et blessent mortellement trois membres de l'équipage et grièvement deux autres. L'avion amerrit d'urgence sur une plage de la côte Sud de la Nouvelle-Irlande. Tandis que les huit survivants tentent de gagner une plantation, les indigènes enterrent les morts sur la plage ; chose très étonnante, le capitaine de corvette Imamura Tadashi, commandant la *Kôkûtai*, donnera l'instruction de transférer les corps dans le cimetière d'une mission catholique. Pendant ce temps, les fugitifs atteignent une plantation tenue par un Allemand ; celui-ci leur suggère de se rendre en donnant sa parole qu'ils ne seront pas maltraités. Prenant en compte l'état des deux blessés, Heichel décide de suivre le conseil. En effet, les huit hommes sont relativement bien traités – tout au moins au début. Ils sont internés au camp de Rabaul, où les choses commencent à se gâter quelques mois plus tard. Le 25 novembre 1943, deux aviateurs sont raflés par la *Kempeitai* [9] et exécutés avec sept autres Américains.

[9] En gros, la *Gestapo* japonaise.

Les six autres sont envoyés au Japon, mais deux meurent en route. Heichel et les trois autres survivants sont internés à Ofuna (Yokohama), soumis au travail forcé, aux interrogatoires musclés et aux passages à tabac réguliers. Ils résisteront à tous ces mauvais traitements et seront rapatriés aux États-Unis à l'été 1945 [10].

Le 17 mai, le *Captain* William Crawford Jr., aux commandes du 41-2609 (LOOSE GOOSE), se dirige tranquillement vers la mer de Bismarck, survolant au passage l'aérodrome de Gasmata (Nouvelle-Bretagne). Il lui prend l'idée d'y larguer quatre « crottes » ; trois tombent sur la piste, mais la quatrième reste coincée sur son râtelier. À ce moment, la DCA japonaise réagit. Elle bousille le moteur n° 4 et incendie le nez de l'appareil. « Nous étions dans de sales draps, écrira Crawford [11]. Le feu à l'avant, un moteur HS et une bombe armée coincée dans la soute. » Mais ce n'est que l'entrée, et les Japonais commencent à lui présenter le plat de résistance. Un obus traverse l'aile droite, créant une brèche de 30 cm de diamètre dans le revêtement, avec les conséquences que l'on imagine si la déchirure s'étend. Un autre obus explose derrière le poste de pilotage, criblant le dos du pilote de shrapnels et enflammant le réservoir logé dans la soute à bombes. La situation est grave mais pas désespérée. L'équipage réussit à larguer la bombe récalcitrante et le réservoir problématique, tout en parvenant à maîtriser l'incendie dans le nez. Alors que tout semble sous contrôle, c'est le moment que choisissent quatre Zéro pour s'inviter à la curée.

[10] www.pacificwrecks.com

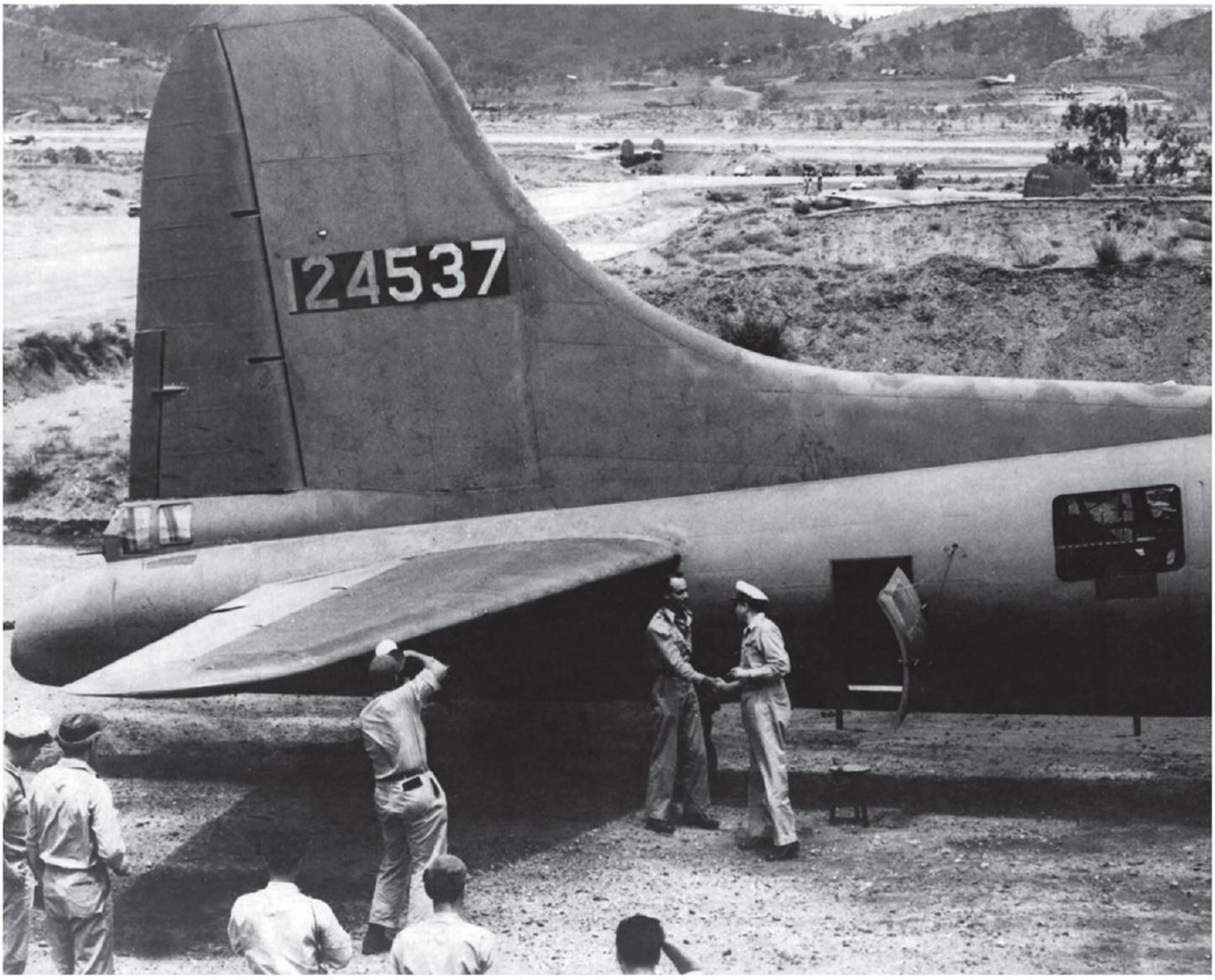
[11] op. cit.

[12] Voir Aéro-Journal n° 19 : Les samouraïs du clair de lune (décembre 2010).

Le mollet gauche de Crawford stoppe net une balle japonaise, mais il parvient à gagner le salut providentiel d'un nuage. Malgré ses blessures et avec un copilote brûlé au second degré, Crawford est bien obligé de faire atterrir seul LOOSE GOOSE à Port Moresby. C'est alors qu'il découvre que le pneu gauche a été crevé. Il est trop tard. Après un cheval de bois, le B-17 finit par s'immobiliser sur la piste et Crawford par perdre connaissance. Tout l'équipage recevra la *Silver Star* pour cette mission.

Aux lueurs de l'aube du 21 mai, cinq appareils du 64th BS bombardent Vunakanau (Rabaul). Deux B-17 (41-9244, HONIKUU OKOLE, et 41-9011) ne rentrent pas. Les autorités américaines pensent qu'ils ont été victimes d'une collision. En fait, ils ont été tous les deux abattus par le premier-maître Kudo Shigetoshi, pilotant un Nakajima J1N1-Sa Gekko (« Irving ») de la 251e *Kôkûtai* [12]. Le 41-9244, piloté par le *Major* Paul I. Williams, s'abîme dans le chenal St.George, et seuls deux hommes peuvent l'évacuer à temps. L'un des deux, le *Major Sergeant* Gordon R. Manuel, témoigne :

« L'aile droite de l'avion a été touchée et les moteurs n° 3 et 4 ont pris feu. Ensuite, un obus a incendié les moteurs n° 1 et 2. Les bombes incendiaires se sont enflammées. J'ai sauté à 60 m de hauteur. J'ai été atteint par un shrapnel. Aucun autre membre de l'équipage, à part le Lt. Rippy et moi-même, n'a sauté, et je crois que les autres n'ont pas pu survivre à l'explosion de l'avion. En touchant l'eau, j'ai pu voir



▼ Il ne manquait que 50 minutes de vol au Sergeant William Elrod, mitrailleur ventral du B-17F 41-24537 du 63rd BS/43rd BG, pour prétendre à rentrer au pays. Il les accomplit en compagnie du General Douglas MacArthur, qui voulait ne rien perdre du spectacle des parachutistes alliés largués sur Nadzab le 5 septembre 1943. Au retour, devant un photographe des armées, Elrod est chaudement félicité par MacArthur.

le parachute du copilote amerrir à environ un kilomètre de moi, mais je n'ai jamais pu le rejoindre. L'avion a percuté l'eau et a explosé au contact. »
Manuel est recueilli par des indigènes et il restera de longs mois en Nouvelle-Bretagne pour organiser la récupération des aviateurs alliés. Quant au copilote, le *2nd Lieutenant* John S. Rippy, tombé entre les mains des Japonais et transféré au camp de Rabaul, il sera décapité en même temps que huit autres Américains le 25 novembre 1943 (voir plus haut).
L'équipage (inconnu) du second B-17 descendu ne sera jamais retrouvé.
Le 24 mai, un certain nombre de vétérans sont admis à rentrer au pays. Parmi eux figure le commandant du 43rd BG, le *Colonel* John A. Roberts ; il cède sa place au *Lieutenant Colonel* Harry J. Hawthorne.

▲ MacArthur pose avec l'équipage du 41-24537 le 5 septembre 1943. On peut reconnaître le *Brigadier General* Roger M. Ramey (à l'extrême gauche), le *Colonel* Harry J. Hawthorne (3e en partant de la droite) et le *Sergeant* William Elrod (à l'extrême droite).

JUIN 1943
MEDALS OF HONOR

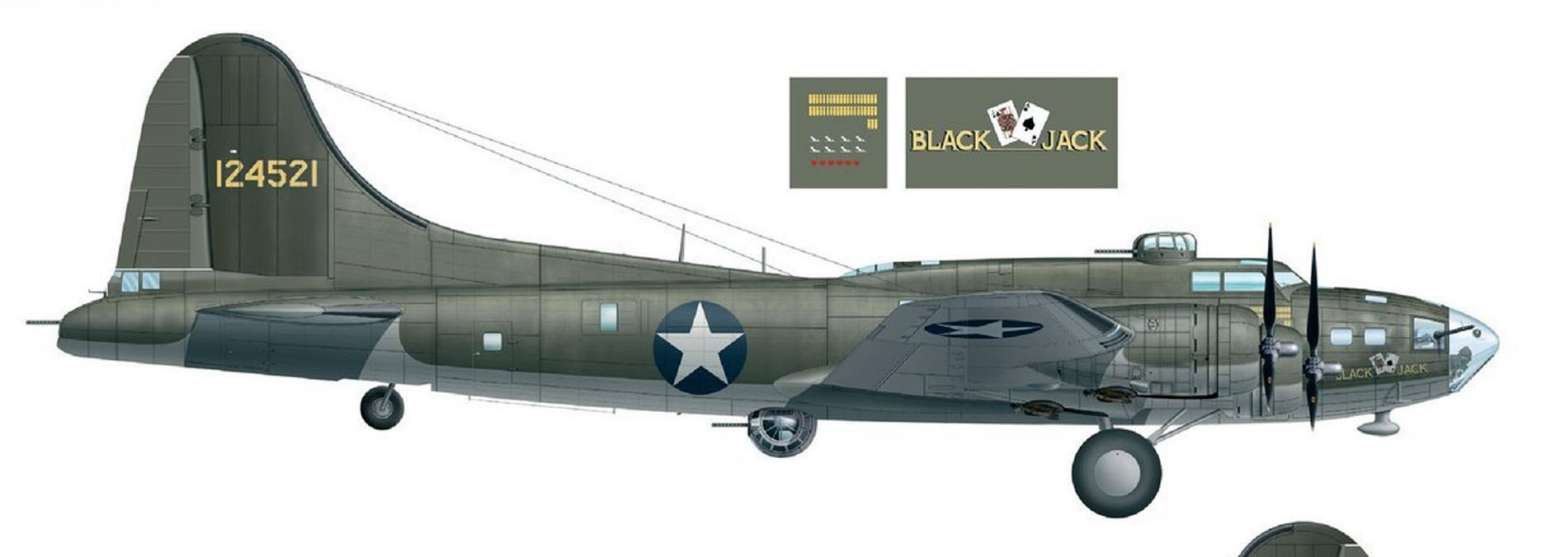
Le 11 juin, le 41-24454 du *1st Lieutenant* John N. Woodard (65th BS) est descendu en flammes par un chasseur de nuit au-dessus de Rabaul. Seuls deux hommes peuvent sauter ; ils sont faits prisonniers, mais le *1st Lieutenant* Philipp L. Beck (navigateur) sera exécuté par les Japonais.
Dans la soirée du 15, le *Captain* Jay Zeamer Jr. du 65th BS est informé que sa mission du lendemain, une cartographie de Bougainville, est annulée en faveur d'une reconnaissance photo sur Buka, qu'il refuse tout net ! Zeamer fait partie de ces officiers un peu marginaux – excentriques, comme on disait alors – que l'on retrouve dans toutes les aviations, forte tête mais dédié à sa tâche. Qui s'assemble se ressemble ; il a formé son équipage avec tous ceux qui avaient été refusés par les autres commandants de bord.
À 04h00 (16 juin), Zeamer arrache le 41-2666 (LUCY) de la piste de Seven Mile et met le cap sur Bougainville. Il y arrive beaucoup trop tôt par rapport au lever du soleil. Plutôt que de tourner en rond avant que la lumière naturelle ne lui permette de cartographier le secteur, il propose à son équipage de réaliser la mission sur Buka. Tous sont enthousiastes. Le 2 juin, Zeamer avait déjà survolé Buka, où ne se trouvaient que six Zéro. « À ce moment, nous ne pouvions pas savoir que les Japs avaient envoyé plusieurs centaines d'avions dans le secteur. Nous étions certains de nous débrouiller avec les six que nous avions rencontrés deux semaines plus tôt. [13] » Le B-17 survole Buka à 7 500 m, caméras en marche, quand 22 chasseurs ennemis sont aperçus en train de monter à sa rencontre. Décidé à terminer la mission, Zeamer maintient son avion en ligne de vol, laissant ses mitrailleurs s'occuper des Zéro. « Ce fut une mauvaise décision », admettra Zeamer. Des obus de 20 mm fracassent le nez, blessant le *2nd Lieutenant* Joseph R. Sarnoski (bombardier) au cou, et explosent le tableau de bord. « J'ai été touché au bras gauche et aux deux poignets. Le sang coulait le long de mon bras jusqu'à mes mains. [...] Puis un obus a explosé à mes pieds, détruisant le palonnier et criblant mes deux jambes de plus de 125 éclats. »
Son copilote, le *2nd Lieutenant* John T. Britton, grièvement blessé, perd conscience. Presque tous les membres de l'équipage sont touchés à des degrés divers.
Une fois les photos prises, Zeamer bascule son avion sur la droite et se met en piqué, suivi par les Zéro. Le feu prend derrière le poste de pilotage, Sarnoski est mortellement blessé par une nouvelle rafale, mais reprend sa mitrailleuse et revendique un second Zéro. À 440 km/h, Zeamer commence à redresser de son piqué et aperçoit un Zéro en train de lui couper la route ; utilisant « sa » mitrailleuse de nez, directement reliée à son manche à balai, il l'expédie au bain.
Il redresse à 3 000 m, toujours poursuivi par les chasseurs japonais. Le combat va encore durer une demi-heure, pendant laquelle Zeamer élude tous les assauts en jouant sur les manettes des gaz et le manche.

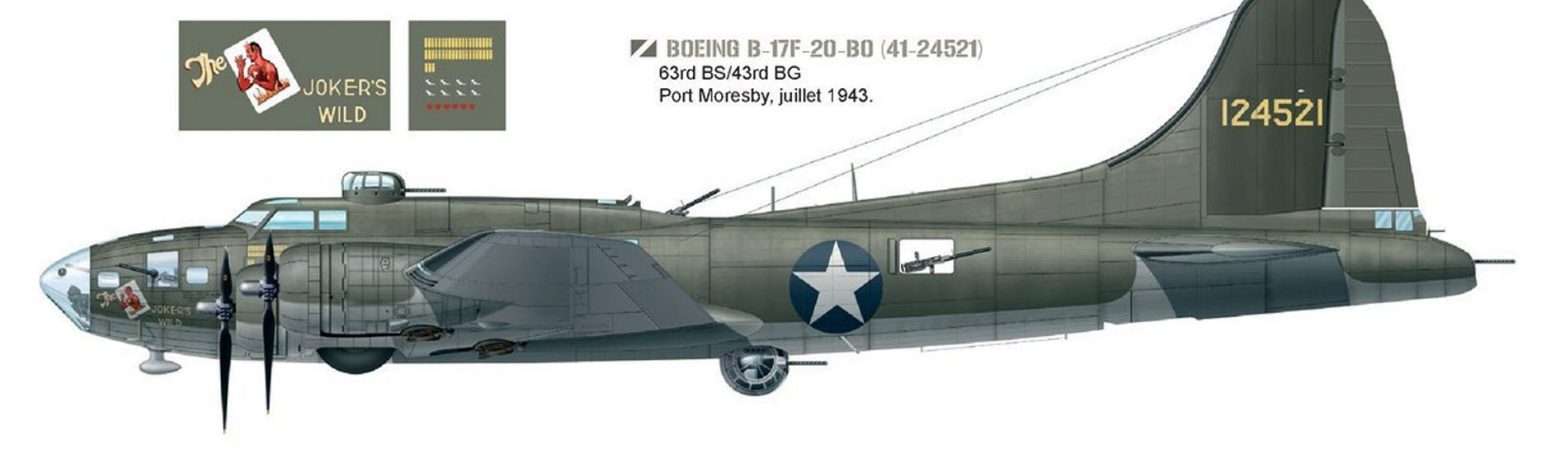
[13] *Skip Bombing* – T. Murphy & A. B. Feuer – Praeger Publ., Westport, 1991.

Après 40 minutes d'une bataille épique, au cours de laquelle ils ont perdu cinq des leurs (rapport de l'équipage), les Zéro finissent par renoncer. Zeamer peut alors laisser les commandes au *Staff Sergeant* John J. Able (mécanicien de bord), qui prend la place du copilote. Able, qui n'a jamais piloté de sa vie, retrouve la Nouvelle-Guinée après trois heures de vol – avec pour seuls instruments valides le compas magnétique et le badin. Zeamer, qui a perdu beaucoup de sang, est dans un état de semi-inconscience, mais parvient à guider Able jusqu'à Dobodura. Là, le copilote recouvre ses sens, reprend sa place et, avec l'aide de Zeamer, il pose le B-17, pourtant privé de volets et de freins.
Sarnoski est mort et Zeamer ne vaut guère mieux. À l'exception du photographe et du mitrailleur de queue, miraculeusement indemnes, tout l'équipage est bon pour un long séjour à l'hôpital.
Zeamer, amputé de la jambe gauche, survivra et sera décoré de la *Medal of Honor*, tout comme Sarnoski (à titre posthume) ; les huit autres hommes recevront la *Distinguished Service Cross*, ce qui fait de cet équipage le plus décoré de l'Air Force.
Quant à LUCY, malgré ses 178 impacts de balles et 8 d'obus, son tableau de bord, son palonnier et sa pointe avant fracassés, « elle » sera réparée et revolera. Le terme de « Forteresse » prend là tout son sens, bien qu'il ne soit pas celui que ses concepteurs avaient imaginé au départ, mais comme l'a dit Crawford, le B-17 savait sacrément encaisser les coups.

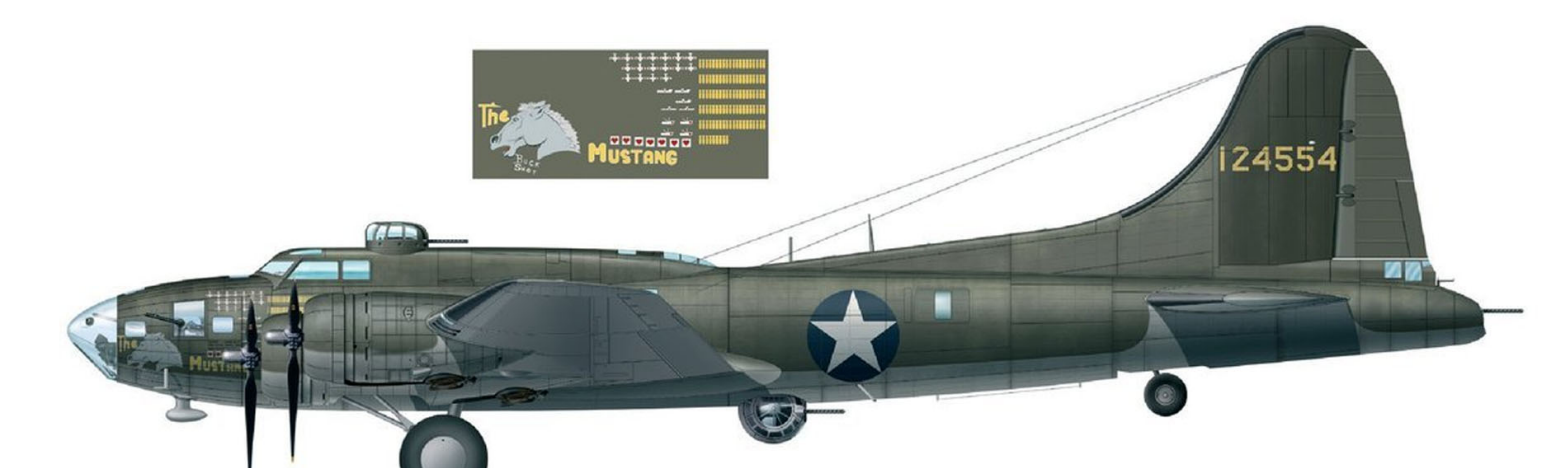
JUILLET - SEPTEMBRE 1943
PLACE AUX B-24

Le 1er juillet, le 403rd BS transfère ses derniers B-17 aux autres *Squadrons* et devient une unité exclusivement équipée en B-24. C'est également le cas du 64th BS, dans le courant du mois. Il ne reste donc plus que les B-17 des 63rd et 65th BS/43rd BG à être opérationnels dans le Pacifique Sud-Ouest.
Rabaul ayant eu sa dose, Kenney tourne maintenant ses bombardiers vers Salamaua et Lae. Les B-17 participent à l'écrasement de la base de Wewak les 17 et 18 août. Ils appuient également l'opération amphibie menée par les Australiens contre Lae (4 septembre), bombardant les voies de communication pour isoler le bastion japonais sur la côte de la Nouvelle-Guinée. Les « gros bonnets » ne veulent pas perdre une miette du largage d'un régiment de parachutistes sur Nadzab.
Le 5 septembre, MacArthur monte dans le 41-24537, piloté par le nouveau *Colonel* Harry J. Hawthorne, qui embarque le *Brigadier General* Roger M. Ramey comme copilote. Kenney suit dans le 41-24353, et, enfin, Crawford (41-24554) sert de cocher au *Lieutenant General* Richard K. Sutherland, chef d'état-major de MacArthur.





BOEING B-17F-20-BO (41-24521)
63rd BS/43rd BG
Port Moresby, juillet 1943.



BOEING B-17F-25-BO (41-24554)
63rd BS/43rd BG
Port Moresby (Nouvelle-Guinée, septembre 1943).

Cinq autres B-17 sont conviés aux festivités, mais en tant que ravitailleurs, larguant le matériel lourd indispensable aux paras. Le 12 septembre, Salamaua est enlevé.
Le 15 septembre, de retour d'une mission sur Lae, le 41-24552 (*1st Lieutenant* Harold C. Eberly) disparaît dans le mauvais temps, probablement après avoir heurté une colline. C'est le dernier Fortress perdu au combat de la guerre du Pacifique.
Le 21 septembre marque l'ultime mission offensive du B-17. Les survivants sont confiés au 54th *Troop Carrier Wing*, tandis que quelques officiers généraux (dont Kenney) préemptent les plus valides. Douze B-17 modifiés pour le transport sont répartis entre quatre *Troop Carrier Groups* (317th, 374th, 375th et 433rd TCC). Ils participent au ravitaillement des Marines à Los Negros (3-4 mars 1944), puis au soutien des troupes débarquées à Hollandia (26 avril-6 mai 1944).
Six B-17G feront leur apparition dans le Pacifique début 1945, mais il s'agit de la version SB-17G de secours en mer. Ils sont affectés aux 3rd et 6th *Emergency Rescue Squadrons*, basés respectivement à Floridablanca, près de Manille, et à Laoag (Philippines), avant d'être déployés à le Shima et Morotai.

DES FORTERESSES PACIFIQUE QUE ÇA

S'il est une constatation générale réalisée tant du côté américain que du côté japonais, c'est que les B-17 « savaient sacrément encaisser les coups », comme l'a dit un pilote. Le faible nombre de B-17 abattus par la chasse japonaise mérite un instant de réflexion. Alors que dans le même temps, l'offensive aérienne de la 8th AF sur l'Allemagne est mise en péril par des pertes insupportables, celles subies par les 5th et 13th AF n'ont pas le même effet. On ne peut pas accuser les pilotes de chasse japonais d'un manque de détermination – il était certainement au moins égal, sinon supérieur, à celui des pilotes des *Sturmgruppen*. Sauf que, contrairement à celui de la Luftwaffe, l'état-major impérial n'avait pas su ou pu leur donner les bons outils.
Cependant, encaisser les coups est une chose, les rendre en est une autre. Nous n'avons pas souhaité nous lancer dans la polémique des victoires aériennes revendiquées par les mitrailleurs des Fortress, pas plus dans le Pacifique qu'en Europe ou dans le théâtre méditerranéen. Personne ne niera qu'elles ont été revendiquées de bonne foi, mais personne ne niera non plus qu'elles n'ont qu'un lointain rapport avec la réalité. Mais peu importe. Le B-17 n'a pas été conçu pour combattre les chasseurs ennemis, mais comme bombardier stratégique, et c'est dans ce seul domaine qu'il doit être jugé.
Le fait est que, dans le Pacifique, qu'il soit Sud ou Sud-Ouest, la majeure partie des missions a servi à pallier les insuffisances de la Navy en matière de patrouilles maritimes. On peut comprendre la crispation de Harmon, de Kenney et même d'Arnold à ce sujet. Néanmoins, dans ce théâtre d'opérations, les B-17 n'ont jamais mené une offensive stratégique comparable à celle de la *Eighth Air Force*, à l'exception du pilonnage systématique des aérodromes japonais. Les *Fifth* et *Thirteenth* ont surtout conduit des missions d'interdiction dans le but d'isoler les bastions avancés japonais et d'en empêcher le ravitaillement – comme la *Fifteenth* en Sicile, à Monte Cassino et en Provence, et avec la même réussite.
Contre les navires, le B-17 n'a pas connu le succès escompté tant qu'il a opéré à haute altitude. Les capitaines japonais savaient, depuis Midway, qu'en manœuvrant à haute vitesse, ils avaient toutes les chances d'éviter les chapelets de bombes. En revanche, il a été beaucoup plus efficace en *skip bombing*, en dépit d'une masse et d'une taille qui n'en faisaient certainement pas l'avion idéal pour ce genre de sport. Il est difficile de ne pas rendre un hommage appuyé aux pilotes, forcés de faire évoluer un monstre de près de 30 tonnes et 30 mètres d'envergure à une vitesse élevée et à moins de cent mètres au-dessus de la surface de l'eau, le plus souvent en pleine nuit, quand les distances et les altitudes sont problématiques à évaluer.
Le principal défaut du Fortress, qui le fera d'ailleurs évincer du Pacifique, était une allonge insuffisante par rapport au B-24 pour atteindre des objectifs de plus en plus éloignés en raison de l'inexorable avance des forces alliées.
Toutefois, le grand mérite du Boeing B-17 Fortress a été d'être le seul bombardier lourd présent dans ce théâtre d'opérations au moment le plus crucial pour les Alliés. Il a indéniablement joué un rôle majeur dans le retournement de la situation dans le Pacifique. ■

◀ Le B-17E 41-2472, alias GUINEA PIG, que l'on voit ici au dépôt de Tontouta (Nouvelle-Calédonie) en novembre 1943, arbore fièrement 210 marques de mission, la plupart exécutées avec les 30th et 63rd BS/43rd BG. Assigné initialement au 7th BG à Java, en janvier 1942, il est selon toute vraisemblance le Fortress ayant accompli le plus grand nombre de sorties dans le Pacifique et même dans tous les autres théâtres d'opérations.

LE B-17G

« Nous pouvons cependant réduire nos pertes et augmenter considérablement celles de l'ennemi, dès que nous disposerons de tourelles de nez. Les Allemands nous attaquent désormais exclusivement en passes frontales, et toutes nos pertes récentes sont dues à ce type d'attaque. »

Memo du Brigadier General Newton Longfellow, commandant la *Eighth Air Force*, au General Henry H. Arnold, chef d'état-major de l'USAAF, 2 janvier 1943

LA FORTERESSE BÉTONNÉE

La nécessité de renforcer l'armement dans le secteur avant s'est fait sentir dès le milieu de l'année 1942, lorsque les Japonais, d'abord, et les Allemands, ensuite, ont compris qu'il était préférable d'affronter ces mastodontes par des passes frontales. Ces attaques réduisaient en effet leur propre vulnérabilité à la concentration des armes défensives en raison de la vitesse combinée des appareils qui gênait les mitrailleurs américains. D'autre part, ils avaient découvert que tuer le pilote et le copilote était un moyen plus rapide et plus efficace pour abattre ces « portes de granges » que d'épuiser leurs munitions à tenter d'incendier les moteurs un à un. Comme on l'a vu dans l'épisode précédent [1], la tourelle de nez retenue pour le bombardier d'escorte YB-40 est testée sur un B-17F (42-30631) « ordinaire » qui, en quelque sorte, sert de prototype à la variante B-17F-135-BO, qui ne verra pas le jour, mais donnera naissance à la version suivante, le B-17G.

[1] *Aéro-Journal* hors-série n° 15 (juin 1013).

▲ Quelque part en Angleterre, des armuriers s'affairent sur un B-17G anonyme, tandis qu'une fermière nourrit ses canards. On notera surtout la tourelle de nez, ainsi que la « mitrailleuse de joue » droite bénéficiant de la protection d'une plaque de blindage supplémentaire rivetée sur le revêtement. Les membres de l'équipage avaient peint le prénom de leur petite amie, femme ou peut-être même fille sous leur poste.

▲ Cours de tourelle pour ce navigateur qui apprend à se servir du collimateur et du système de télécommande.

◥ GREMLIN'S DELITE, en dépit de sa tourelle sous le nez, est un B-17F ; son *Radio Call-Sign* 42-3522 l'identifie même comme un B-17F-75-DL appartenant au 533rd BS/381st BG. En revanche, à l'inverse du B-17G, il ne porte pas de mitrailleuses de part et d'autre de la pointe avant.

▶ Cette image, parue dans un magazine d'époque, montre la disposition de la mitrailleuse latérale à l'avant gauche.

LA VERSION DE TOUS LES RECORDS

Deux « blocks » en cours de montage chez Douglas sont équipés d'une « tourelle de menton » (*chin turret*) Bendix (Model D), armée de deux mitrailleuses de 0.5-in (12,7 mm) et télécommandée par le bombardier. Ces deux lots, livrés entre juillet et août 1943, auraient dû être dénommés B-17G-1-DL et G-5-DL, mais ils sont devenus respectivement B-17F-70-DL et F-75-DL, parce que ce sont, en fait, des modèles hybrides. Il n'y aura qu'un seul B-17G-5-DL, le 42-3563, dernier appareil du second lot, qui, lui, sera conforme aux standards du B-17G. La production du nouveau modèle commence à G-1-BO pour Boeing, G-10-DL pour Douglas et G-1-VE pour Lockheed. Les premières livraisons interviennent début septembre 1943.

Sur le modèle « G », la pointe avant, totalement remaniée, comporte désormais, selon la délicieuse terminologie américaine, deux « mitrailleuses de joue » (*cheek guns*) de 12,7 mm décalées dans l'espace restreint de la pointe avant : celle de gauche étant montée sur le premier hublot, celle de droite sur celui du milieu, les deux étant confiées au navigateur.

L'armement fait l'objet de nombreuses modifications tout au long de la production du B-17G. Les sabords sont décalés l'un par rapport à l'autre afin que les mitrailleurs soient plus à l'aise dans leurs mouvements ; leurs fenêtres sont désormais fixes, ce qui améliore le confort dans cette partie du fuselage, jusque-là ouverte à tous les vents (glaciaux). Le *Modification Center* des United Air Lines à Cheyenne (Wyoming) teste une tourelle de queue équipée d'un véritable collimateur, offrant, notamment, un plus grand débattement ;

la « tourelle Cheyenne » est incorporée sur les chaînes de montage à partir des B-17G-35-BO, -20-VE et -35-DL. Son installation raccourcit la longueur hors tout de 12,5 cm.
Sur les toutes dernières variantes (B-17G-105 et -110-BO, -85 à -110-VE et -75 à -85-DL), la mitrailleuse du radio est éliminée, car jugée inefficace ; en compensation, la réserve des mitrailleuses de sabord est portée à 600 coups par arme.
Il y a eu de nombreuses modifications, qui ne figurent pas dans le manuel, dues aux ateliers et aux *Groups* eux-mêmes, que l'expérience et les spécificités du théâtre d'opérations ont rendu plus ou moins nécessaires.

MA FORTERESSE CHEZ LES NUDISTES

À partir de janvier 1944, les B-17G sortent des ateliers sans camouflage. Les premiers appareils livrés « tout nus » appartiennent aux lots G-35-BO, G-20-VE et G-35-DL.
Les chaînes du pool BVD (Boeing-Vega-Douglas) atteignent un rendement de 250 machines par mois à la fin de l'année 1943. En tout, 8 680 B-17G seront produits jusqu'en août 1945, répartis comme suit : 4 035 par Boeing, 2 250 par Lockheed-Vega et 2 395 par Douglas. Le premier B-17G-1-BO est pris en compte par l'USAAF le 4 septembre 1943 et le dernier B-17G-110-VE (44-85841) le 4 août 1945.

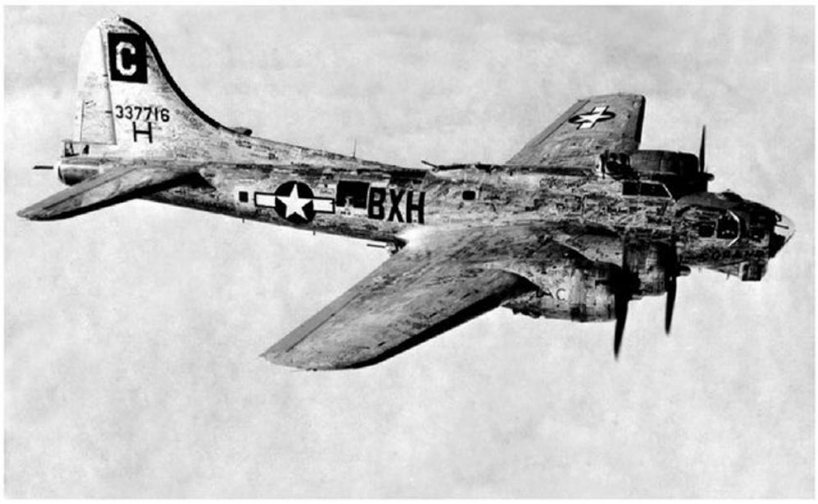
◤ La nouvelle tourelle de queue « Cheyenne ».

▲ Le décalage des sabords offre aux deux mitrailleurs un peu plus d'espace et un meilleur débattement pour leurs armes.

◀ Le poste de tir arrière commun aux versions « E » et « F », ainsi qu'aux premiers lots de la version « G ».

À cette époque, Boeing a depuis longtemps été prié de concentrer ses efforts sur un bombardier plus moderne, plus lourd et plus efficace : le B-29.
Qu'il soit armé de 12 ou de 13 mitrailleuses, le B-17G peine à justifier son nom de « Forteresse volante », car tout ce renfort défensif a un coût en termes de poids et de traînée supplémentaires. La puissance des moteurs restant inchangée, l'avion vole moins vite et constitue donc une cible encore plus vulnérable. Or, les équipages n'arrêtent pas de charger la mule : après le double raid sur Schweinfurt et Ratisbonne, ils emportent davantage de munitions, ajoutent des plaques de blindage ici et là et s'équipent de gilets « anti-*Flak* ». Cependant, face à la cuirasse qui se renforce, l'arme se muscle : les Allemands doublent les canons de 20 mm sur certaines versions de leurs chasseurs et montent des 30 mm sur d'autres, dont un seul obus bien placé est capable de briser une aile de B-17, sans parler des lance-grenades WGr. 21 et des roquettes air-air R4M. La solution aux malheurs que fait subir la Luftwaffe à la *Eighth Air Force* ne viendra qu'avec la mise en œuvre d'un chasseur d'escorte capable d'accompagner les bombardiers d'un bout à l'autre de leur trajet [2]. Mais il faudra patienter jusqu'en décembre 1943. Le temps paraîtra bien long aux équipages livrés à eux-mêmes dans le ciel du *Reich*.

[2] Voir *Aéro-Journal* hors-séries n° 12 (septembre 2012) et n° 13 (décembre 2012).



◥ 5 Grand, le B-17G-70-BO 43-37716, est le 5 000e Fortress produit par l'usine de Seatlle depuis Pearl Harbor. Sorti des chaînes le 9 juin 1944, il est baptisé au champagne par Mme Gertrude Aldrich, une employée de Boeing qui avait perdu son fils à bord d'un B-17 trois mois plus tôt. Dédicacé par tous les ouvriers, il est affecté au 338th BS/96th BG, avec lequel il réalisera 78 missions de guerre plus deux missions humanitaires.

▶ Ce B-17G-35-BO (42-32095), baptisé Ack Ack Annie, est l'un des tout premiers Fortress sortis d'usine en livrée aluminium. Il appartient au 322nd BS/91st BG. « Ack Ack » était le surnom des petits canons de DCA.

▼ Autre pionnier du « naturisme » chez les Fortress, le B-17G-35-DL 42-106994 (Little Guy) du 532nd BS/381st BG, qui sera malheureusement perdu au-dessus de la Hollande le 26 novembre 1944.

▲ Début 1944, l'usine de Seattle tourne à plein régime.

AUTRES VERSIONS

• *BQ-7 et CQ-4*

Voir Tome III.

• *CB-17*

Cette variante de transport de personnel ne sera pas traitée ici, car les transformations auront lieu après la fin de la guerre, à une ou deux exceptions près.

• *« Stinky » et « Mickey »*

Très vite après leur arrivée, les responsables de la *Eighth Air Force* comprennent que les conditions climatiques qui prévalent au-dessus de l'Angleterre et de l'Europe occidentale n'ont qu'un lointain rapport avec celles auxquelles ils étaient habitués au-dessus du Texas ou de la Californie. Or, les Britanniques possèdent un matériel qui pourrait leur permettre de bombarder à travers les nuages : le radar H_2S.

En mars 1943, le retard patent de l'USAAF en matière d'électronique embarquée conduit Ira Eaker à demander à l'*Air Ministry* la cession de huit radars H_2S en faveur de la *Eighth Air Force*. L'accord ayant été marqué, deux officiers et quatre radios sont détachés au *British Telecommunication Research Establishment* pour se familiariser avec ce matériel, tandis que le B-17F 42-5793 est confié au centre de Deford pour recevoir un H_2S. Celui-ci est monté dans un radome en plastique sous le nez de l'appareil (à la manière de la future « tourelle de menton »), l'oscilloscope et le système de navigation étant installés, non sans quelques aménagements, dans le compartiment du navigateur.

Les premiers essais sont peu concluants, le radar s'avérant capricieux, mais avec un peu de persévérance et de bonne volonté, le « Stinky », comme l'ont baptisé les Américains, effectue sa première mission opérationnelle le 20 avril 1943. Toutefois, le H_2S montre vite ses limites.

S'étant emparé du dossier, le fameux MIT (*Massachusetts Institute of Technology*) améliore considérablement le H_2S britannique et accouche du H_2X, connu aux USA sous la dénomination officielle de AN/APS-15 – surnommé « Mickey ». Les douze premiers radars sont montés dans un nouveau radome semi-rétractable en arrière de la « tourelle de menton ». Un B-17F et onze B-17G sont ainsi modifiés et affectés au nouveau 482nd BG (*Pathfinder*), activé sur la base d'Alconbury, le 20 août 1943.

La première mission du 482nd BG se déroule au-dessus d'Emden le 27 septembre 1943.

▼ Boops, le CB-17G affecté au *Lieutenant General* James H. Doolittle après le transfert de la *Eighth Air Force* à Okinawa en juillet 1945.

Les « Mickey Ships » ayant largement démontré leur efficacité, d'autres B-17 (et B-24) seront modifiés par la suite. Carl Spaatz, commandant des forces aériennes stratégiques en Europe, écrira à Arnold : « Les quelques *Pathfinders* du 482nd *Group* ont apporté une contribution considérable à notre guerre contre l'Allemagne. Grâce à leur maîtrise du bombardement à travers les nuages, la 8th *Air Force* a pu réaliser beaucoup plus de bombardements au cours des mois écoulés dans les mêmes conditions atmosphériques qui auraient cloué nos avions au sol par le passé. »

• *F-9*

Deux versions du B-17 sont produites spécialement pour la reconnaissance photographique.

F-9 : 16 B-17F transformés.

F-9A : un nombre inconnu de B-17F.

F-9B : 25 F-9A modifiés et au moins trois B-17F-85-BO (42-30067, 069 et 199) transformés par le *Fairfield Air Depot* de Patterson AFB entre avril et juillet 1943 ; cette dernière variante semble avoir bénéficié de réservoirs supplémentaires.

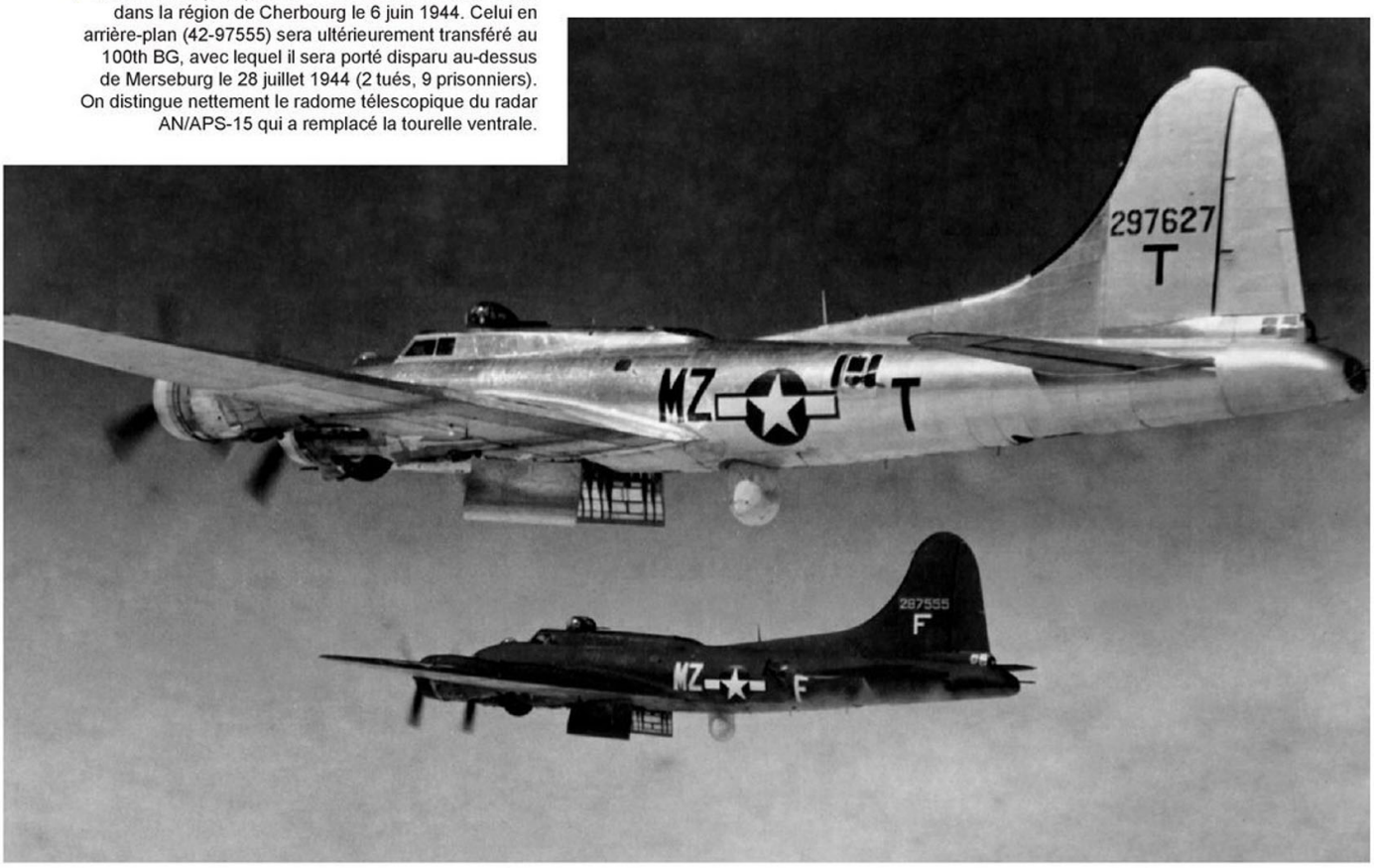
F-9C : 10 B-17G.

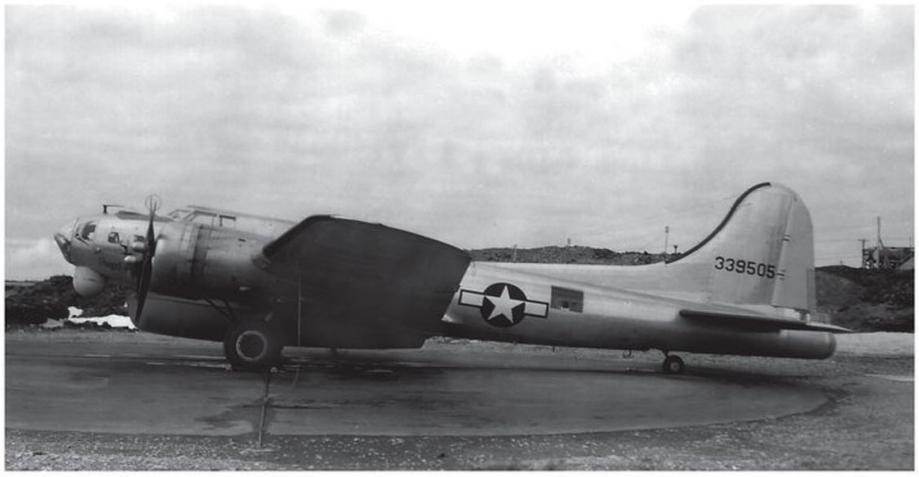
Les variantes du B-17F diffèrent entre elles par le type et le nombre de caméras. La plupart du temps, l'armement défensif est conservé, sauf sur certains F-9C, dont la « tourelle de menton » est remplacée par trois caméras stéréoscopiques.

◥ Le B-17F-20-VE est le premier Fortress équipé du radar « Stinky ». Affecté au 100th BG, il sera transféré au 482nd BG, avec lequel il connaîtra une fin tragique en s'écrasant au décollage de Thorpe Abbots le 10 novembre 1943, tuant ses 13 membres d'équipage et quelques civils.

Un PB-1W (BuAer 77230) appartenant à l'escadrille VX-4, vers 1945-46. La tourelle de nez sera supprimée, car perturbant le bon fonctionnement du matériel électronique logé dans le radome. (Collection Ph. Listemann)

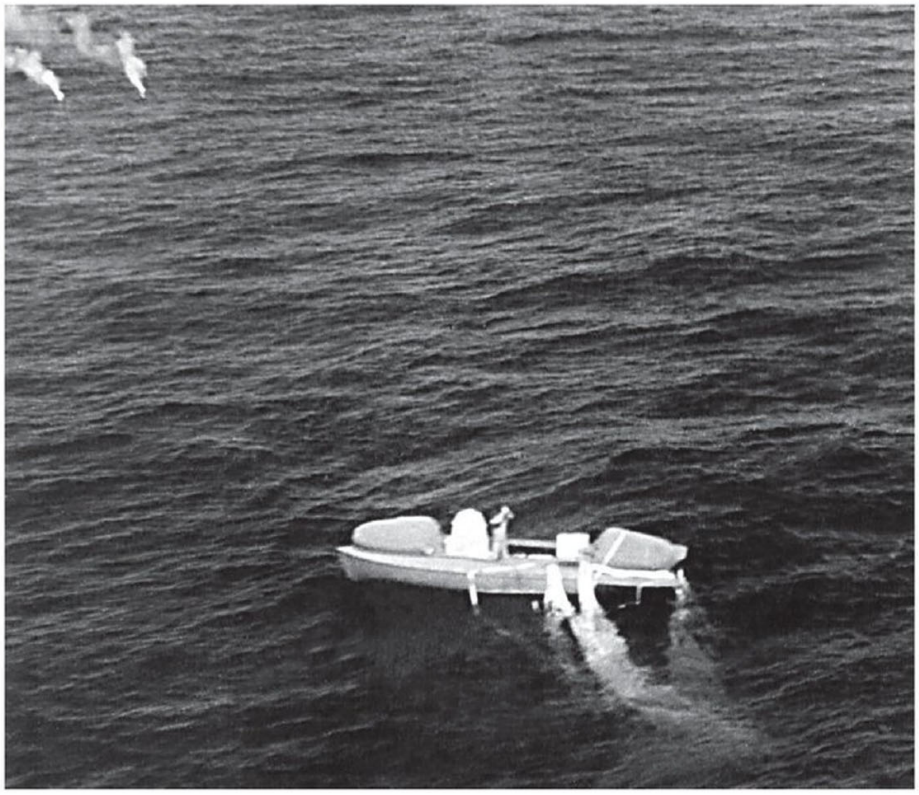
▼ Deux « Mickey Ships » du 413rd BS/96th BG en action dans la région de Cherbourg le 6 juin 1944. Celui en arrière-plan (42-97555) sera ultérieurement transféré au 100th BG, avec lequel il sera porté disparu au-dessus de Merseburg le 28 juillet 1944 (2 tués, 9 prisonniers). On distingue nettement le radome télescopique du radar AN/APS-15 qui a remplacé la tourelle ventrale.





▲ Un B-17H (43-39505), modifié à partir d'un B-17G-110-BO. On note les dimensions du canot Higgins A-1 qui, avec ses vingt compartiments étanches, était insubmersible.

▼ Un canot vient d'être lancé à la mer. Des bouées fumigènes signalent sa position aux naufragés.



• *PB-1*

En 1945, l'US Navy fait l'acquisition de 48 B-17F et G pour des patrouilles maritimes et de secours en mer. Ces appareils sont rebaptisés PB-1 le 31 juillet 1945.

Vingt sont transformés en PB-1W. Cette variante est équipée d'un radar ASP-20 monté dans un large radome sous le ventre, ainsi que de réservoirs supplémentaires. Les premiers sont confiés à une unité spécialement constituée, la VPB-101, à NAS Willow Grove (Pennsylvanie), le 20 juillet 1945. Toutefois, la fin de la guerre approche, et cette unité n'aura pas le temps d'être opérationnelle.

La carrière du premier AWACS au monde a été retracée dans *Aéro-Journal* n° 17 (août 2010).

• *SB-17G*

L'idée de parachuter un canot de sauvetage à des naufragés remonte à novembre 1943, quand un Uffa Fox Mk. II britannique est importé à Wright Field. Une maquette de la coque est réalisée et larguée avec succès par un B-17E. Toutefois, le Fox présente un inconvénient : il est prévu pour recueillir un équipage moyen d'un bombardier de la RAF (sept hommes), ce qui est jugé insuffisant pour l'Air Force, qui a besoin d'au moins dix places. Par ailleurs, Higgins Industries, une société basée à la Nouvelle-Orléans, qui produit des LCVP et des PT *Boats*, trouve la coque du Fox trop fragile pour des sauvetages effectués dans des conditions extrêmes. Tout le monde s'accorde donc sur la nécessité de construire un canot plus grand et plus résistant. Higgins s'associe à Ratsey and Longhorn, spécialiste de l'accastillage, pour produire le modèle A-1. Surnommé « Flying Dutchman », mesurant 8 m de long et pesant 1350 kg, il reçoit la plus haute priorité.

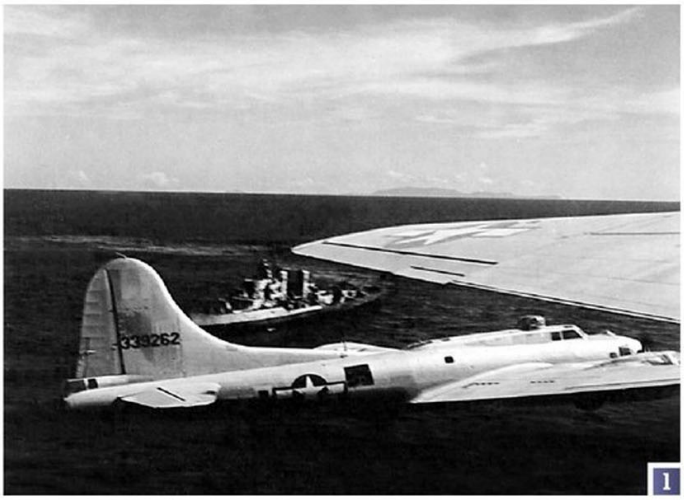
Le 10 juin 1944, le A-1 est honoré d'un contrat pour 600 exemplaires, qui sera amendé à 300 par la suite. Les 20 premiers sont remis à l'Air Force en octobre, mais la production est bloquée en raison du non-respect du cahier des charges. En effet, les canots montrent une faiblesse structurale inquiétante. Goodyear met alors au point un système de gonflage automatique assurant une plus grande rigidité. Trois parachutes amortissent l'amerrissage du canot, qui se rigidifie automatiquement au contact de l'eau. Les livraisons peuvent repartir fin décembre 1944.

Parallèlement, Boeing modifie environ 130 B-17G en appareils de recherche et secours en mer (ASR). Douze sont baptisés B-17H (puis TB-17H), les autres deviennent SB-17G (pour *Search Bomber*). Au départ, seule la tourelle ventrale est déposée, mais rapidement, les avions sont entièrement désarmés, notamment pour installer un radar de recherche à la place de la « tourelle de menton ».

Les premiers B-17H/SB-17G sont affectés aux 3rd et 6th (Pacifique) et 5th *Emergency Rescue Squadrons* (Europe) à partir de mars 1945. La première mission de sauvetage est réalisée par le 5th ERS, quand un canot permet de récupérer six hommes à la dérive au large du Danemark en avril 1945.

• *VIP*

Un certain nombre de surplus sont transformés pour servir d'avion personnel à quelques « huiles » de l'Armée (Terre et Air). ■



1 & **2** Le SB-17G du 3rd *Emergency Rescue Squadron* a tourné en rond autour du canot pour marquer sa position et, avec l'arrivée du destroyer qui va récupérer le ou les naufragés, il peut maintenant rentrer à sa base, à Iwo Jima.

3 Un SB-17G du 6th *Emergency Rescue Squadron* probablement à le Shima. On note le B-24 du 90th *Bombardment Group* « The Jolly Rogers » dans le fond. Le canot a été baptisé PONIES FROM HEAVEN.

4 Ce B-17G-50-DL (44-6301) a été modifié en transport de VIP avec des hublots supplémentaires et un appendice caudal mystérieux. La présence d'une étoile sur la porte d'accès (côté droit) semble signifier qu'il avait été affecté à un *Brigadier General*. L'avion avait été baptisé HORIZON. Dans la base de données de Boeing, cet appareil est considéré comme un B-17G ordinaire.

5 BATAAN, le XC-108 (41-2593) offert au *General* Douglas MacArthur (voir Tome I, p. 56). Il servira ensuite au *General* Robert L. Eichelberger, commandant la 8th *US Army*. Il est photographié ici à Fairbarn (Australie) le 18 mars 1944. (Australian War Memorial)

Boeing B-17G-75-BO Fortress

Type
Bombardier quadrimoteur (Very Heavy), jusqu'à 10 membres d'équipage.

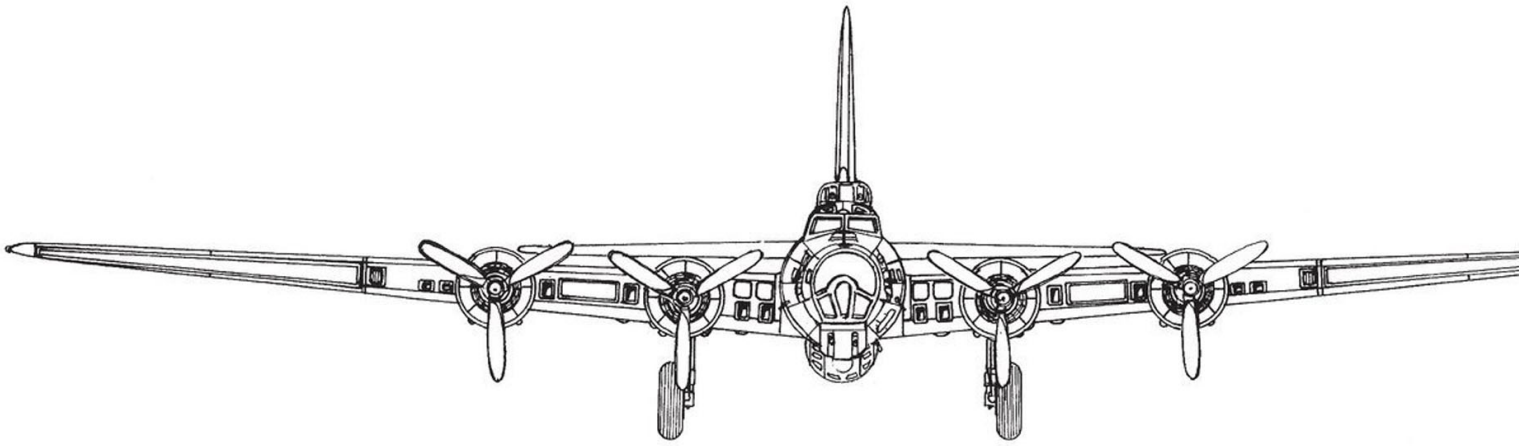
Moteurs
Quatre moteurs en étoile Wright R-1820-97 avec turbocompresseurs General Electric B-22, développant 1 200 ch au décollage et 1 000 ch à 7 600 m (puissance d'urgence, 1 380 ch à 9 000 m).

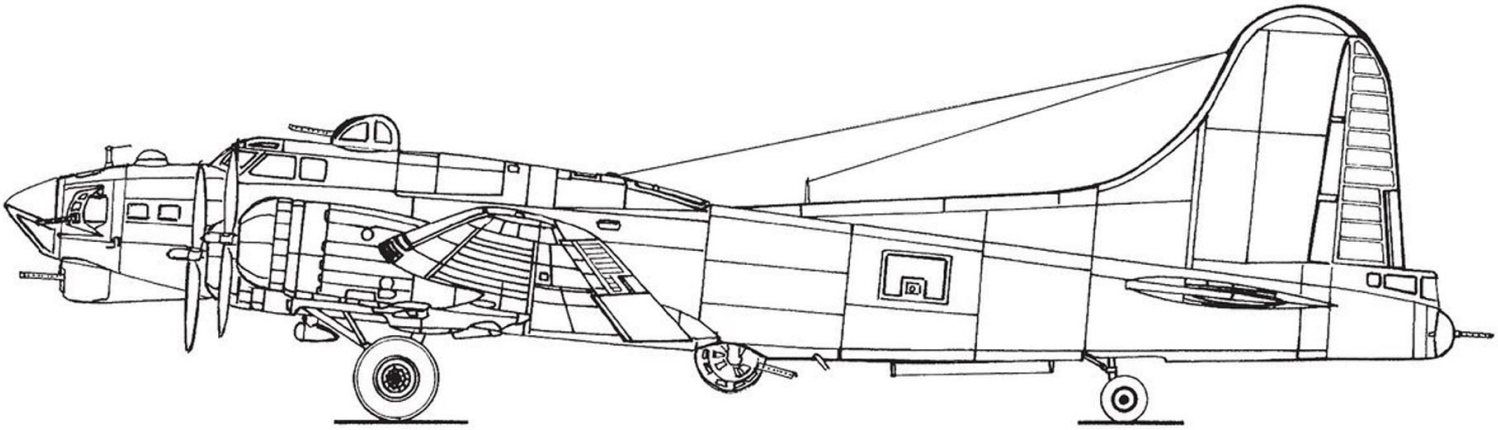
Dimensions

Envergure	31,62 m
Longueur	22,78 m
Hauteur	5,82 m
Surface alaire	131,96 m²

Poids

À vide	14 840 kg
en ordre de vol	25 000 kg
Maximal en charge	32 500 kg





Performances

Vitesse maximale	423 km/h à 7 600 m
avec puissance d'urgence	482 km/h à 9 000 m
Vitesse de croisière normale	250 km/h à 7 600 m
Taux de montée initial	275 m/min
Temps de montée à 6 000 m	37 min
Plafond pratique	10 700 m
Distance franchissable (2 tonnes de bombes, à la vitesse de croisière normale et avec 12 380 litres d'essence)	3 000 km
Capacité en carburant, normale	11 100 l
Capacité en carburant, maximale	15 910 l

Armement

Défensif, jusqu'à 13 mitrailleuses Browning M2 ou M3 de 0.5 in (12,7 mm)

Offensif, normal sur longue distance	2 000 kg.

1/144e

HOLLYWOOD S'EN VA-T-EN GUERRE

De Burt Lancaster à Henry Fonda en passant par Tyrone Power, de nombreux acteurs ont déserté la chaleur et la sécurité des studios de la MGM ou de la Columbia pour s'engager dans les forces armées américaines. Certains, comme Tony Curtis ou Ernest Borgnine, n'étaient pas encore connus du grand public, mais d'autres étaient déjà des stars confirmées. Tous ne furent pas aviateurs et tous ceux qui choisirent l'USAAF ne finirent pas à la *Eighth Air Force* : Jack Palance fut gravement brûlé au visage en sautant de son B-24 en feu au-dessus de l'Arizona et Charles Bronson vola comme mitrailleur de queue sur un B-29 dans le Pacifique.

De très nombreux actrices et acteurs américains, dont beaucoup sont désormais tombés dans l'oubli, ont effectué des tournées au front pour soutenir le moral des aviateurs, comme Bob Hope (voir photo dans le Chapitre VI) et Werner Klemperer – le futur colonel Klink de la série TV « Papa Schultz ».

En revanche, deux acteurs de renom firent une très belle guerre au sein de la *Eighth Air Force* : Clark Gable et surtout James Stewart.

▲ Retour de mission sur Anvers, le 4 mai 1943, pour l'équipage de THE EIGHT BALL MARK II (41-24635) du 359th *Bombardment Squadron*, 303rd *Bombardment Group*. Au centre, le pilote, le *Major* William R. Calhoun. Le Captain Clark Gable (à l'extrême droite) volait comme observateur-photographe lors de ce qui fut sa toute première mission de guerre.

▼ James Cagney, Oscar du meilleur acteur en 1942, baptise le B-17G-10-DL 42-37743 YANKEE DOODLE DANDY du 333rd BS/94th BG à Bury St Edmunds, le 15 mars 1944. L'appareil finira sa carrière avec le projet « Aphrodite ».

JAMES M. STEWART

James Maitland Stewart s'engage dans l'USAAC en mars 1941. Après avoir obtenu son brevet de pilote, il est nommé instructeur sur la base d'Albuquerque. Cherchant à rejoindre le front, il est promu commandant du 703rd BS sur B-24 à l'automne 1943. Il mène personnellement la 2nd *Division* lors du raid sur Brunswick le 20 février 1944 – en pleine « Big Week ». Devenu officier des opérations du 453rd BG en mars, il est appelé à l'état-major de la division en juillet et termine la guerre avec le grade de colonel, après 20 missions de guerre – officielles, car il en a effectué bien d'autres qui n'ont pas été déclarées.

L'un de ses pilotes, le *1st Lieutenant* Hal Turrell, dira de lui : « C'était un homme éminemment sympathique et un excellent meneur d'hommes. Il aimait à partager des moments avec les équipages, mais il visitait rarement les bases, parce que, à cause de sa célébrité, il était aussitôt encerclé par une foule de civils. Il n'a jamais frimé en choisissant ses missions, mais si notre *Group* menait le *Wing*, il embarquait avec nous. »

Outre la DFC, il reçoit *l'Air Medal* et le général Martial Valin lui épingle lui-même la Croix de guerre avec palme pour sa participation à la libération de la France.

▲ Le général Martial Valin, chef d'état-major des Forces aériennes françaises, décore le *Colonel* James M. Stewart de la Croix de guerre avec palme pour « services exceptionnels rendus pour la libération de la France ».

▲ Le *Lieutenant Colonel* James M. Stewart, officier des opérations du 453rd *Bombardment Group* (à droite), fait un debriefing avec des pilotes qui reviennent d'une mission sur Berlin, en juin 1944.

▶ Toujours un peu cabot, Clark Gable sort son sourire de charme n° 3 pour les reporters. Polebrook, 6 juin 1943.

▲ Le *Captain* Clark Gable, fatigué mais soulagé, reprend contact avec le sol après sa cinquième mission de guerre, qui lui vaut automatiquement l'attribution de l'*Air Medal*. Il est photographié en compagnie du *Lieutenant Colonel* Robert W. Burns, commandant le 351st BG, qui a participé au raid en tant que copilote du B-17F 42-29925, THE DUCHESS.

WILLIAM CLARK GABLE

À la suite du décès de sa femme, Carole Lombard, dans un accident d'avion en janvier 1942, Clark Gable s'engage dans l'USAAF. Après avoir fait ses classes, il est promu *2nd Lieutenant*. Il propose alors au général Arnold de réaliser un film de propagande sur les mitrailleurs de bombardiers lourds. En avril 1943, devenu *Captain*... en moins de six mois, il est affecté au 91st BG. Le nombre de missions de guerre qu'il a effectuées comme observateur et mitrailleur de sabord reste controversé, mais on sait qu'il a fait une ou deux sorties sur B-24, cinq (?) sur DELTA REBEL II du 91st BG, au moins une sur THE EIGHT BALL MARK II du 303rd BG et sa dernière sur THE DUCHESS du 351st BG, entre le 4 mai et le 23 septembre 1943. Il reçoit l'*Air Medal* et la DFC et quitte l'USAAF à la fin de l'année 1943 avec le grade de *Major*.
Le film qu'il a réalisé, *Combat America* [1], sort en même temps que *Memphis Belle* de William Wyler et passe complètement inaperçu.
Selon la légende, Adolf Hitler, qui était un grand fan du cinéma américain, avait promis une forte récompense à celui qui lui amènerait Clark Gable vivant. ■

Après la fin de la guerre, il choisit de rester dans la réserve, une attitude désapprouvée par certains producteurs d'Hollywood. Il reprend du service pendant la guerre du Viêt-nam, passe *Brigadier General* en juillet 1959, et effectue son ultime mission sur B-52 lors de l'opération « Linebaker II ». Il prend sa retraite officielle le 31 mai 1968.
James Stewart restera toujours très discret sur son brillant passé militaire, estimant qu'il n'a fait que son devoir et que son statut de star d'Hollywood ne devait pas le faire distinguer de ses frères d'armes.
Il décède en juillet 1997 à l'âge de 89 ans.

[1] Visible sur YouTube™

1943-1945
MÉDITERRANÉE - ATLANTIQUE - PACIFIQUE

LONELY SKIES, DEADLY SEAS

▶ Ce Fortress Mk. IIA (FK186/S) du N° 206 *Squadron* survole l'Atlantique Nord au départ de Ballykelly. (IWM)

« Bien qu'il n'ait pas l'autonomie du Liberator, le Fortress est le meilleur avion mis à la disposition du *Coastal Command*. »

Air Marshal Sir John C. Slessor, commandant le *Coastal Command*, avril 1943.

LA FORTERESSE ATLANTIQUE

Pour les équipages du *Coastal Command*, les chances de rencontrer un *U-Boot* au cours de l'une de leurs mornes et interminables patrouilles en solitaire (*lonely skies*) au-dessus d'une mer désespérément vide étaient bien minces. Nombreux furent ceux qui, en plusieurs centaines d'heures de vol, n'ont jamais aperçu l'ombre de l'un d'eux. Dans ces conditions, parvenir à couler un sous-marin dépendait de la seule bonne volonté du hasard. Nous nous limiterons donc aux seuls faits marquants qui sont venus tirer les équipages de leur ronron fastidieux, sans omettre de rappeler que pour routinières que pussent avoir été leurs patrouilles, elles n'en comportaient pas moins de réels dangers (*deadly seas*).

FORTRESS EN RENFORT

Comme on l'a vu dans le Tome I, le RAF *Coastal Command* a été ravi de récupérer les Fortress Mk. I (B-17C) que le RAF *Bomber Command* avait jugés impropres au bombardement stratégique. Bien qu'inférieur au Liberator dans le rôle de patrouilleur maritime, tant en termes d'autonomie que de charge utile, le Fortress s'est révélé tout à fait satisfaisant et a permis de boucher une partie du « trou de l'Atlantique » (*Atlantic Gap*), cette espèce de réserve de pêche des *U-Boote*.

Dans le cadre de la loi « Lend Lease », l'*Air Ministry* commande 300 B-17E/F, pour lesquels sont réservés les *serials* FA675-823 et FH467-617. L'USAAF, en déficit de bombardiers lourds, préempte une partie de la commande, et, en fin de compte, la RAF ne perçoit que 45 B-17E – baptisés Fortress Mk. IIA (FK184-464) – entre mars et novembre 1942. Suivent 19 B-17F – dénommés Fortress Mk. II (FA695-713) – entre octobre 1942 et février 1943.

Enfin, 85 B-17G sont pris en compte par les Britanniques à partir de juin 1944 et baptisés Fortress Mk. III (HB761 à 820, KH998-999, KJ100 à 110 et KJ116 à 125). Toutefois, cette version arrive un peu après la bagarre pour le *Coastal Command*, qui lui préfère le B-24, dont il reçoit alors suffisamment d'exemplaires pour satisfaire ses besoins en matière de patrouilleurs à long rayon d'action, d'ailleurs décroissants ; il n'en percevra que trois exemplaires. Vingt-deux seront reversés à l'USAAF, une partie envoyée au stockage et le reste affecté aux unités de contre-mesures du *Bomber Command*.

Le premier souci des Britanniques consiste à tester un ou deux exemplaires des nouveaux arrivants, en particulier leur armement défensif, qui avait été une source de vives critiques sur le

Fortress Mk. I et avait constitué l'une des raisons de son retrait du RAF *Bomber Command*. L'A&AEE (*Aeroplane and Armament Experimental Establishment*) de Boscombe Down s'en voit confier la tâche. Dans l'ensemble, il constate une nette amélioration, mais émet de fortes réserves au sujet de la tourelle ventrale. Curieusement, il se contente de constater qu'aucune butée n'empêche la tourelle supérieure de démolir la dérive et se satisfait de l'unique mitrailleuse de .30 in (7,7 mm) dans le nez – deux points qui seront fort contestés par les équipages. La tourelle ventrale finira par être démontée vers octobre 1943.

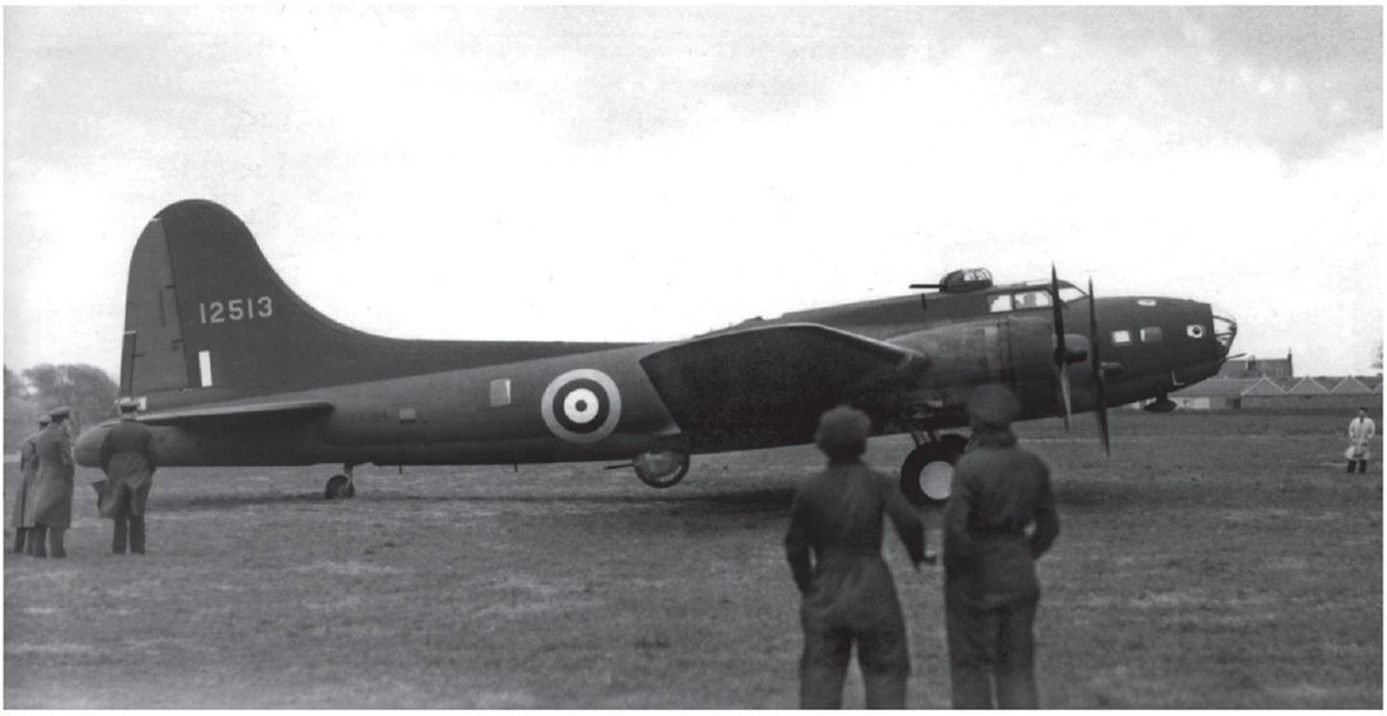
Le cahier des charges de l'*Air Ministry* exigeait que les appareils soient livrés avec un radar de recherche maritime (ASV). Celui-ci n'est autre que l'ASV Mk. II britannique, revu et corrigé à la sauce américaine et rebaptisé SCR-521. Les antennes montées sur les Mk. IIA aux USA ne s'avèrent pas satisfaisantes à l'usage et elles seront remplacées par un système d'émission et de réception britannique au printemps 1943 ; les Mk. II seront livrés nus.

L'armement offensif initial se compose de douze charges de profondeur de 110 kg et deux bombes anti-sous-marines de même calibre. Les charges sont habituellement réglées pour détonner à faible profondeur (7 à 9 m), les autorités ayant constaté que les seules attaques couronnées de succès avaient été prononcées sur des submersibles surpris en surface ou moins de trente secondes après leur plongée. En outre, d'expérience, elles estiment qu'une charge doit exploser à moins de 50 cm de la coque pour avoir une chance de couler un *U-Boot*.

En octobre 1942, les deux bombes sont remplacées par deux nouvelles charges de profondeur, car elles sont jugées trop dangereuses pour l'avion si elles sont lancées à basse altitude. Par la suite, l'installation d'un réservoir de soute largable de 1 550 litres, offrant au Fortress une distance franchissable de 2 490 km et une autonomie de 10 heures et 45 minutes, nécessitera de réduire l'armement offensif de moitié.

Le *Coastal Command* est bien conscient que le Fortress n'est qu'un pis-aller en matière de patrouille maritime. Il lui préfère le B-24 Liberator, en particulier le Mk. I, qui affiche une distance franchissable de 3 860 km et une autonomie de 16 heures et peut transporter davantage de charges offensives. Cependant, l'USAAF se montre réticente à céder ses précieux quadrimoteurs, car elle doit les partager entre son propre *Antisubmarine Command* et son offensive aérienne stratégique qui commence en Europe.

▼ Arrivée du tout premier B-17E (41-2513) à Prestwick le 1er avril 1942. Il sera ré-immatriculé FK184 et versé au N° 220 *Squadron*. Il porte la livrée standard des avions de l'USAAF. (IWM)



Le RAF *Coastal Command* doit donc réviser à la baisse son souhait d'expansion et ramener de neuf à six le futur nombre de *Squadrons* équipés en quadrimoteurs. À l'automne 1942, les N° 120 et N° 224 *Squadrons* sur Liberator et deux unités sur Fortress sont donc les seuls à tenter de refermer le terrible « trou de l'Atlantique », dans lequel s'engloutissent de plus en plus de navires alliés sous les coups de boutoir des *U-Boote*.

PREMIER *U-BOOT* COULÉ

Le N° 220 *Squadron*, qui avait pris en compte les derniers Fortress Mk. I (voir Tome I), touche ses Mk. IIA à Ballykelly (Irlande du Nord) en juillet 1942 et réalise sa première sortie avec le 24 de ce mois.
L'arrivée régulière des Mk. IIA permet de transformer un deuxième *Squadron*, le N° 206, une unité précédemment équipée en Hudson et installée à Benbecula (Hébrides Extérieures, Écosse). Cette base, comme la plupart de celles situées au milieu de nulle part, n'a qu'un lointain rapport avec un parc de loisirs, comme en témoigne l'un des membres du *Squadron* [1] :
« Le vent semblait ne jamais souffler à moins de 50 km/h, et il y avait de fréquentes bourrasques à plus de 150 km/h. J'ai personnellement vu des portes de hangar soufflées par le vent et je me souviens que les B-17 devaient être ancrés au sol. La vie était monotone, et il n'y avait aucun endroit où aller en dehors du mess. La seule distraction était la fiesta mensuelle, où nous dépensions toute notre solde dans une grande bouffe. On envoyait des camions partout sur l'île pour ramener toutes les jeunes filles qui voulaient danser. Je suis certain qu'elles ne venaient que pour la bouffe. »
Ballykelly est un lieu aussi peu enchanteur, mais ces aérodromes n'ont pas été choisis pour le bien-être des équipages. Harcelés par les *U-Boote* jusqu'au large de leurs côtes bien avant leur entrée en guerre, les Américains ont établi un certain nombre de bases aériennes jalonnant le parcours des sous-marins allemands et des convois alliés de Terre-Neuve à l'Islande, en passant par le Groenland. Les bases britanniques de Ballykelly et Benbecula se trouvent donc idéalement situées à l'extrémité Est de cette chaîne de défense, au débouché de l'Atlantique Nord des *U-Boote*, qui déferlent tant du nord de l'Allemagne que des côtes françaises.
Après deux fausses alertes, la première véritable attaque contre un *U-Boot* se déroule le 27 octobre.

▲ Vue aérienne de la piste de Benbecula (Hébrides Extérieures) alors en plein aménagement. Elle est revêtue d'un « tapis de sable », qui consiste en une couche de bitume déposée sur du sable compacté, ce qui en fait un revêtement très souple. (IWM)

[1] *Boeing B-17 Fortress in RAF Coastal Command Service* – R. M. Stitt – Stratus, Sandomierz, 2010.

▼ Le Fortress Mk. IIA FK184 (futur « K for King ») du N° 206 *Squadron* en vol dans la région de Benbecula fin 1942. (IWM)

Le *Pilot Officer* Robert L. Cowey (FL457/F, N° 206) protège le convoi SC 105 quand, à 11h25, il aperçoit un submersible évoluant en surface au sud de l'Islande (59° 14' N/22° 49' O). Aussitôt, il pique sur sa cible et largue ses sept charges de profondeur en avant de l'étrave, alors que le sous-marin plonge en catastrophe. La seule preuve de la victoire sera une traînée d'huile d'une centaine de mètres de long. Et pourtant, l'U-627, un Type VIIC commandé par le *Kapitänleutnant* Robert Kindelbacher, sera porté disparu avec tout son équipage ; c'était sa première patrouille.
Dans le cadre de l'opération « Torch », le Fortress est appelé à tenir un rôle, qui, en fin de compte, sera son dernier au sein du *Coastal Command* : la reconnaissance météo. Les Alliés ayant prévu que des centaines d'avions rallieront par leurs propres moyens les aérodromes d'Afrique du Nord dès qu'ils seront sécurisés, il est indispensable de connaître les conditions atmosphériques au-dessus du golfe de Gascogne, point de passage obligé. Trois appareils du N° 220 *Squadron* sont ainsi détachés à St Eval (Cornouaille) le 6 novembre. Autres particularités de leurs missions, celles-ci se déroulent en majeure partie à plus de 6 500 m d'altitude et incluent, au besoin, des recherches d'avions perdus en mer. Le trio regagne Ballykelly trois semaines plus tard, après s'être remarquablement acquitté de sa tâche.
Début décembre 1942, le mauvais temps s'installe sur les Hébrides Extérieures. Benbecula est régulièrement balayé par des bourrasques de 150 km/h, qui rendent les décollages et même les missions hasardeuses. Le 11 décembre, le *Flying Officer* John Owen du N° 206 surprend un *U-Boot* naviguant en surface. Celui-ci plonge rapidement, mais Owen parvient à larguer six charges de profondeur sur le périscope. Le submersible refait surface, visiblement endommagé, mais Owen est happé dans la crasse et le perd de vue. Une demi-heure plus tard, il trouve un autre sous-marin, qui, à la vue du Fortress, plonge en catastrophe. Owen largue sa dernière charge, qui crée de gros remous. Trois minutes plus tard, l'*U-Boot* refait surface, périscope tordu, mais l'équipage britannique n'a plus de munitions et ne peut que le laisser filer, comme un... troisième sous-marin qu'il croise deux heures plus tard !
Owen, un homme « blond aux yeux bleus, plein d'entrain et toujours souriant, qui semblait prédestiné à la chasse », s'était déjà fait remarquer par une attaque audacieuse [2] « [en effectuant] une passe en tout point

remarquable avec ses charges de profondeur depuis 2 400 m sur une baleine qui n'avait rien demandé à personne – ce qui lui avait coûté une petite fortune au bar du mess ce soir-là ».
John Owen et son équipage sont portés disparus deux jours plus tard, et beaucoup pensent qu'ils ont été victimes du mauvais temps.
Malgré les restrictions en matériel, un nombre suffisant de Fortress peut être dégagé pour former un troisième *Squadron*, le N° 59, juste avant la fin de l'année 1942. Nouveaux venus au *Coastal Command* depuis leur transformation sur Liberator en août, ses équipages sont loin d'être enchantés par cette décision, d'autant que peu de temps avant d'être dépouillés, ils avaient eu la joie de causer de lourdes avaries à un sous-marin allemand (U-436) le 10 novembre. La raison en est que l'état-major de la RAF doit répondre aux besoins des deux *Squadrons* actuellement sur Liberator Mk. IIIA (N° 120 et 224). Cette unité est basée à Thorney Island (près de Portsmouth), mais utilise Chivenor (Devon) comme terrain avancé.

[2] *Men of Costal Command 1939-45* – C. Bowyer – W. Kimber, Londres, 1985.

[3] *The Battle of the Atlantic* – B. Ireland – US Naval Institute, Anapolis, 2003.

JANVIER – FÉVRIER 1943
BOUCHER LE « TROU DE L'ATLANTIQUE »

Opérant à la manière des loups, c'est-à-dire en meutes parfaitement organisées et très agressives, les sous-marins de l'*Admiral* Karl Dönitz font passer de sales quarts d'heure aux convois alliés qui tentent de ravitailler la Grande-Bretagne. Plus de 1,7 million de tonneaux sont envoyés par le fond au cours du dernier trimestre de l'année 1942 – culminant à 729 000 tonneaux pour le seul mois de novembre (record absolu). Leurs pertes ne sont pas négligeables (33 sous-marins coulés pendant cette période), mais la balance penche alors nettement en faveur des *U-Boote*, d'autant, qu'à cette époque, l'Allemagne a les moyens non seulement de remplacer les pertes, mais d'augmenter le nombre de sous-marins en patrouille. Dönitz, promu *Großadmiral* et commandant en chef de la Kriegsmarine, relance la machine au début de l'année 1943 sur le point faible des Alliés : cette zone de plusieurs milliers de kilomètres au beau milieu de l'Atlantique Nord, hors d'atteinte des avions patrouilleurs alliés – le fameux « Atlantic Gap ». S'il parvient à rompre ce fragile cordon ombilical qui permet à la Grande-Bretagne de survivre, l'Allemagne aura gagné la guerre en Europe.

Il est quand même étonnant de constater que les grands stratèges de l'Air Force et de la RAF se désintéressent de la question, tant ils sont aveuglés par leur dogme du « tout stratégique ». Selon l'historien Bernard Ireland [3], au vu de la réussite des avions du *Coastal Command* contre les *U-Boote*, l'*Air Chief Marshal* Arthur T. Harris, commandant le *Bomber Command*, avait même envisagé de les intégrer à son offensive contre les villes allemandes.
Les pressions se font fortes pour récupérer ces précieux quadrimoteurs. Le 24 avril 1943, alors que la bagarre fait rage au beau milieu de l'Atlantique, l'*Air Marshal* Sir John C. Slessor, commandant le *Coastal Command*, doit se battre, lui aussi, mais contre l'*Air Ministry* :
« Je suis horrifié à l'idée que les 206 et 220 Sqns doivent être rééquipés en Wellington à la fin de l'année. Bien qu'il n'ait pas l'autonomie du Liberator, le Fortress est le meilleur avion mis à la disposition du *Coastal Command*, et ce serait un désastre si ces deux excellents *Squadrons* devaient être rééquipés avec un type d'avion nettement inférieur au Fortress, comme l'est le Wellington. Je ne sais que trop bien combien il a été difficile de soutirer des Fortress aux Américains. D'un autre côté, la situation au début de l'année 1944 sera certainement bien différente de celle qui m'a vu débattre avec les Américains à ce sujet en novembre 1942. J'espère sincèrement que vous ferez de votre mieux pour que les Américains remplacent nos Fortress au rythme de nos pertes, qui ne sont pas très élevées dans le *Coastal Command*, afin de maintenir à flot ces deux excellents *Squadrons*. Il serait très surprenant que les Américains soient incapables de nous fournir 50 Fortress au cours de l'année 1944 pour maintenir les effectifs de ces deux unités. »
Bonne nouvelle, l'idée de transformer les N° 206 et 220 sur Wellington sera abandonnée. Mauvaise nouvelle, les Américains refuseront de transférer davantage de B-17 à la RAF.
Entre janvier et mars 1943, 85 bâtiments alliés sont détruits pour le prix de 8 *U-Boote* – soit 31 700 tonneaux coulés pour chaque sous-marin perdu. Toutefois, la roue de la fortune va tourner. Grâce à Ultra, l'utilisation de porte-avions d'escorte et le déploiement d'un plus grand nombre de B-24 américains et britanniques, le « trou de l'Atlantique » sera comblé au mois de mai. Le rôle des Fortress restera marginal, mais cet appareil n'en remplira pas moins sa fonction au-delà de toute espérance, malgré ses limitations liées à une plus faible autonomie.

◀ La présence d'avions à Ballykelly a permis de sauver des vies, comme celle de cet homme souffrant d'une péritonite et que l'on voit être chargé à bord de ce Fortress Mk. IIA du N° 220 *Squadron* (FK189/S) pour son transfert dans un hôpital écossais. (IWM)

▲ « J for Johnny », le « tueur » du N° 220 *Squadron*. Le Mk. IIA FL459/J possède à son actif quatre *U-Boote* envoyés par le fond : U-624 (07.02.43), U-633 (07.03.43), U-707 (09.11.43) et U-575 (13.03.44) ! Il est photographié ici à Benbecula au début de l'année 1943. (IWM)

Si janvier 1943 reste assez calme, sauf pour le *Pilot Officer* Leslie G. Clark (N° 206), qui coule l'U-337 le 15, février commence sur les chapeaux de roue pour le N° 220.

Le 3 février, le *Pilot Officer* Kenneth Ramsden (FL456/N), en patrouille de protection du convoi HX 224, aperçoit un *U-Boot* en surface par une trouée dans la crasse. Manœuvrant pour arriver soleil dans le dos, Ramsden largue sept charges de profondeur à une hauteur de 15 m sur le sous-marin encore visible sous la surface de l'eau. C'est à peine si une tache de mazout peut être vaguement repérée, et l'attaque est classée « non concluante ». Pourtant, l'U-265 de l'*Oberleutnant zur See* Leonhard Aufhammer est perdu corps et biens ; c'était sa première patrouille. La victoire sera homologuée à Ramsden en septembre 1945, après consultation des archives de la Kriegsmarine.

Le 7 février, le *Pilot Officer* Peter G. Roberson (FL459/J) patrouille à environ 80 km du convoi SC 118 quand l'équipage aperçoit un *U-Boot* en surface à une distance de 15 km. Roberson profite des nuages et de la pluie pour se dissimuler aux yeux des vigies allemandes et, à 18h07, il plonge sur le submersible qui ne l'a pas vu venir.

Le *Flight Sergeant* H. White, mitrailleur de queue, n'a rien perdu du spectacle :

« Les charges de profondeur l'ont encadré, les n° 4 et 5 tombant de chaque côté de la coque. Après que les colonnes d'eau causées par les déflagrations sont retombées, un objet long et arrondi de 4 m de long est sorti de l'eau jusqu'à une hauteur de 1,5 m [la proue du sous-marin]. De l'huile noire a jailli et, plus tard, de l'huile plus claire. On a pu aussi apercevoir des objets jaunes et des morceaux de bois flottant sur les vagues. »

Ainsi s'achève la seconde patrouille de l'U-624 du *Kapitänleutnant* Ulrich Graf von Soden-Fraunhofen, qui coule avec ses 45 membres d'équipage ; il avait 5 navires alliés (39 855 tonneaux) à son actif.

MARS 1943
LE POINT CULMINANT

Deux gros convois alliés vont appâter les *U-Boote* au beau milieu de l'Atlantique. Le premier, SC 122, un convoi lent, se compose d'une soixantaine de navires, et le second, HX 229, un convoi rapide, d'une quarantaine. Ils quittent New York à destination de Liverpool respectivement les 5 et 8 mars. Pas moins de 38 sous-marins allemands en trois meutes distinctes se ruent vers les bâtiments alliés pour ce qui sera considéré comme *Die grösste Geleitzugschlacht aller Zeiten* (la plus grande bataille de convois de tous les temps). Les *U-Boote* ratent le SC 122 à cause du mauvais temps et attaquent en premier le HX 229 le 16 mars, mais la quasi-totalité des meutes s'en prend au SC 122 le lendemain.

Ayant parfaitement appréhendé la situation (dame ! cent navires en plein « Atlantic Gap » ne pouvait pas laisser Dönitz indifférent), le *Coastal Command* envoie le N° 220 à Benbecula pour joindre ses forces à celles du N° 206.

Le 17 mars, les deux convois sont pris en charge par les Liberator du N° 120 ; deux jours plus tard, ceux-ci passent le relais aux Fortress, car les navires se

▼ Le FK186/S du N° 220 *Squadron* survole le Lough Foyle, qui baigne la ville de Londonderry et sépare l'Irlande du Nord de la République d'Irlande (Eire). (IWM)

trouvent désormais à leur portée (environ 1 000 km). Si le N° 220 n'enregistre qu'un sous-marin endommagé (U-666), le N° 206 en envoie un par le fond. Le *Pilot Officer* Leslie G. Clark (FK208/B) place ses charges de profondeur sur l'U-384 (*Oberleutnant zur See* Hans-Achim von Rosenberg-Gruszczynski), qui effectuait sa première patrouille depuis La Pallice ; il sombre avec ses 47 membres d'équipage. L'exploit peu banal de Clark – deux *U-Boote* coulés en deux mois – lui vaut la DFC. Ni les destroyers d'escorte ni les avions du *Coastal Command* n'ont pu empêcher les *U-Boote* de couler 21 cargos [4] (environ 143 000 tonneaux), et, à eux tous, ils n'en ont détruit qu'un seul. Toutefois, malgré un taux de réussite assez faible, la simple présence de patrouilleurs de la RAF constitue pour les sous-mariniers allemands une menace suffisamment dissuasive pour qu'ils renoncent à poursuivre leurs attaques. Il faut savoir qu'en plongée, un Type VII ne dépasse pas la vitesse d'un bon marcheur, et que pour suivre les convois, il doit naviguer en surface à la vitesse d'un cyclotouriste – et c'est justement là qu'il est le plus vulnérable. Faute de radar embarqué, les *U-Boote* s'en remettent aux vigies pour signaler l'apparition d'avions ennemis, mais les moins aguerries ne parviennent pas à distinguer à temps le bruit de leurs propres moteurs de celui de leurs prédateurs. Si l'aviation terrestre ne peut pas empêcher les *U-Boote* de couler des cargos, elle les met systématiquement en fuite dès qu'elle apparaît.

Le 23 mars, le FK209/J du N° 59 (*Flying Officer* Richard J. Weatherhead) est abattu par le Ju 88 C-6 de l'*Oberleutnant* Hermann Horstmann de la 13./KG 40 ; tout l'équipage (dont sept Canadiens) a péri.

Une autre « grande bataille de convois » se déroule à partir du 25 mars et met aux prises les SC 123 et HX 230 à une quarantaine de sous-marins. Mais, cette fois, les convois sont sous la surveillance permanente d'un des premiers porte-avions d'escorte de l'US Navy, l'USS *Bogue* (CVE-9). Le « trou de l'Atlantique » est en train de se refermer. Si les protégés de Dönitz ne se mettent guère en valeur (un seul cargo coulé), ce n'est pas le cas du N° 206, qui revendique deux *U-Boote* en quarante-huit heures.

[4] *Convoy* – M. Middlebrook – Penguin, Londres, 1978.

[5] *Costal Command at War* – C. Bowyer – Ian Allan, Shepperton, 1979.

Le premier est l'U-469 (*Oberleutnant zur See* Emil Claussen), éventré par les charges de profondeur du *Flight Lieutenant* William Roxburgh (FK195/L) au large des côtes islandaises le 25 mars ; pas de survivants. Roxburgh, qui recevra la DFC, a raconté son aventure [5] :

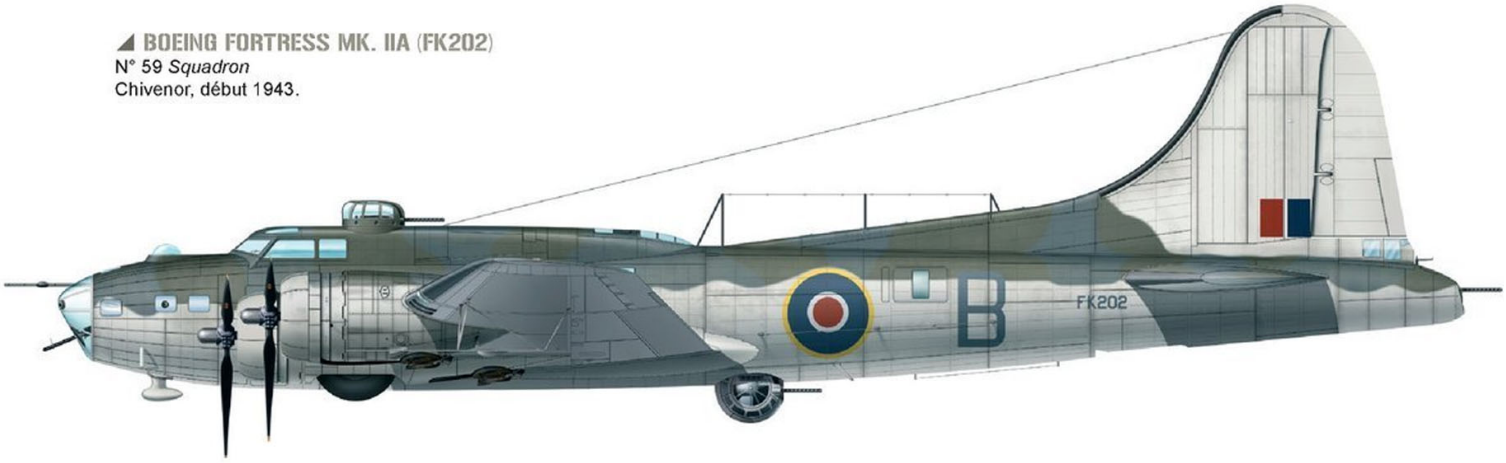
« On traînait dans le coin depuis des heures, lorsque, au débouché d'un nuage, quelqu'un a crié dans l'intercom : "*Attention !*" Il était si bouillant qu'il ne pouvait rien dire de plus. Moins de 3 km devant nous, il y avait un *U-Boot* – une cible de premier choix. J'étais trop haut et trop près pour faire une attaque normale et je savais que si je refaisais un tour, il aurait plongé en catastrophe avant que je ne sois en position, alors, comme chaque seconde comptait, j'ai pensé qu'il valait mieux foncer. J'ai tout poussé en avant, et nous avons piqué jusqu'à 435 km/h !

« Tout a été culbuté dans l'appareil, mais notre entraînement a porté ses fruits, et quand l'équipage s'est relevé, chaque homme s'est précipité à son poste de combat. Le mitrailleur avant, qui était resté debout à côté de moi, a regagné sa tourelle, et une odeur de cordite m'a chatouillé les narines quand il a ouvert le feu à bout portant, criblant de balles le flanc du sous-marin. Nous pouvions voir ses projectiles arracher des bouts de métal. Les charges ont été larguées, et, après avoir redressé de toutes mes forces et viré, j'ai vu notre cible en train de plonger au ralenti avec une forte gîte à bâbord.

« Un peu plus tard, il a refait surface, la proue la première à un angle très aigu et dans un mouvement de roulis. Maintenant, j'étais en position pour une attaque plus conventionnelle, mais quand je me suis approché, il a disparu d'une manière très saccadée cette fois. Malgré tout, nous avons largué nos charges, et les résultats ont été tout de suite apparents. Il y a eu une terrible explosion sous-marine et des morceaux de bois, des objets cylindriques, un long morceau de bois qui avait l'air d'être un plateau de table, un gros paquet, probablement des vêtements, tout cela a jailli comme un diable d'une boîte à la surface de l'océan. »

▼ Le FK208/B du N° 206 *Squadron* soulève beaucoup de poussière au décollage de Lajes. Les antennes du radar ASV ont été effacées par la censure. Tant qu'ils opéraient séparément, les N° 206 et 220 pouvaient se passer de code d'identification, mais une fois réunis aux Açores, ils ont dû en adopter un ; les appareils du N° 206 ont reçu un « 1 » et ceux du N° 220 un « 2 » en avant de la cocarde. (IWM)

◢ BOEING FORTRESS MK. IIA (FK202)
N° 59 *Squadron*
Chivenor, début 1943.



▲ Ce Fortress Mk. IIA du N° 220 *Squadron* attend de recevoir ses charges de profondeur sur le terrain de Benbecula en mai 1943. On note l'antenne Yagi du radar ASV. Les rectangles foncés sous le troisième hublot sont les spécifications habituelles de l'Air Force qui, conformément aux accords du « Lend Lease », devaient être toujours visibles (ce qui n'a manifestement pas toujours été le cas). (IWM)

▲▲ Le Mk. IIA FL451/D peu après son arrivée à Benbecula en juillet 1942. Il est équipé du radar ASV Mk. II, dont on aperçoit les antennes de conception américaine sur le dessus du fuselage. Celles-ci ne donnant pas satisfaction, elles seront remplacées par des antennes de conception britannique. C'est à bord de cet appareil que l'équipage du *Pilot Officer* Robert L. Cowey coulera son second *U-Boot* le 24 avril 1943. Le *Coastal Command* abolira les codes officiels de l'*Air Ministry* le 1er novembre 1942. (ww2images.com)

Le second, le 27 mars, est un vieux Type IXC, l'U-169 (*Oberleutnant zur See* Herman Bauer), détruit par le même avion (*Flight Officer* A. C. I. Samuel) à peu près au même endroit. Rapport de combat de l'équipage britannique :

« Nous avons commencé une recherche en mode discret à 07h46, et à 11h30, un *U-Boot* a été aperçu en position 6054/1525. Il se trouvait à 5 km sur notre tribord avant et il a été clairement vu par le copilote. En piquant depuis 600 m, nous avons été accueillis par des tirs de *Flak* et des traçantes. Des charges de profondeur ont été larguées et sont tombées très près de la coque, au milieu du navire. Le mitrailleur arrière a vu le sous-marin basculer sur tribord et partir en immersion. Nous avons effectué plusieurs cercles au-dessus de l'endroit où il avait disparu et nous l'avons vu émerger à un angle aigu. Nous avons largué d'autres charges de profondeur, et le mitrailleur de queue a ouvert le feu. Nous avons vu des hommes escalader le kiosque alors que le sous-marin commençait à couler, pratiquement à la verticale – comme un "comprimé effervescent", a remarqué le pilote. »

Il n'y a aucun survivant non plus.

Le 27 mars, le N° 59 *Squadron* exécute sa dernière mission sur Fortress ; il sera transformé sur Liberator Mk. V dans les jours qui viennent.

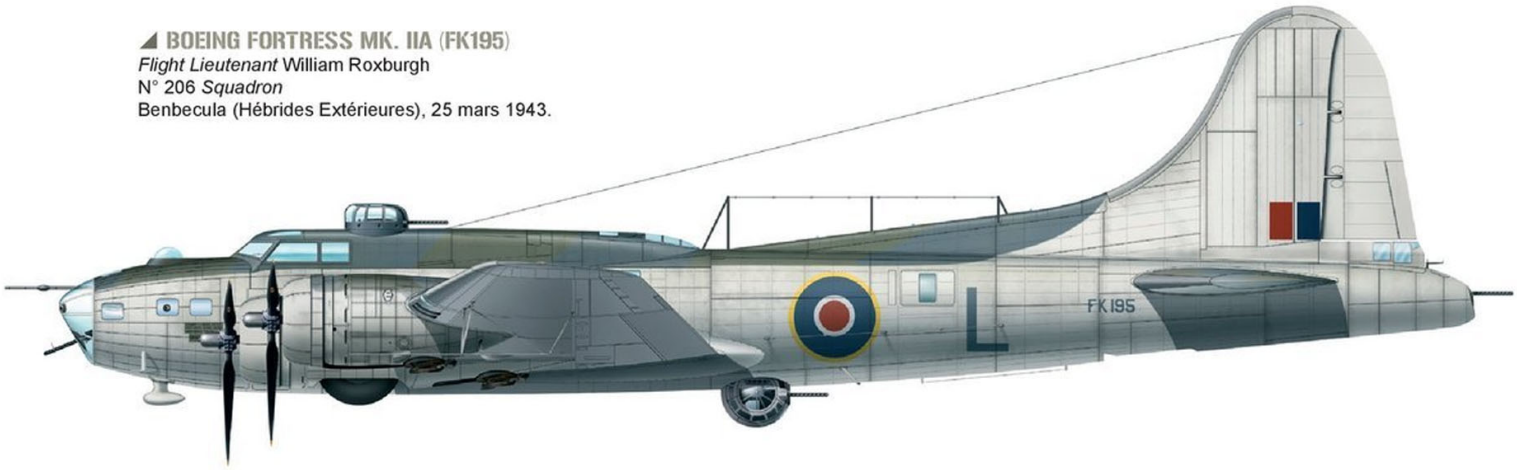
AVRIL – AOÛT 1943 : DERNIÈRES PATROUILLES DEPUIS L'ANGLETERRE

Le 24 avril, le *Pilot Officer* Robert L. Cowey, du N° 206, réalise un exploit rarissime : il coule un deuxième *U-Boot* au large de l'Islande. Celui-ci, l'U-710 de l'*Oberleutnant zur See* Dietrich von Carlewitz, entamait sa première patrouille ; les 49 hommes d'équipage sont portés disparus. Cowey reçoit la DFC en date du 1er juin.

Après la terrible déroute du mois de mai, quand les Alliés vont priver la Kriegsmarine de 41 de ses submersibles et gagner ainsi la bataille de l'Atlantique, les rencontres avec les *U-Boote* se font plus rares, mais aussi plus dangereuses, car Dönitz a renforcé l'armement antiaérien des sous-marins et donné l'ordre à ses capitaines de faire face en cas d'attaque par l'aviation alliée.

Le *Coastal Command* met à la disposition des deux *Squadrons* de Fortress le terrain de St Eval pour patrouiller le sud du golfe de Gascogne. Le FL457/F (*Flying Officer* Leslie G. Clark) fait l'expérience des nouvelles consignes de Dönitz le 17 juin, quand l'U-338 se rebiffe, endommageant une aile de l'avion. Le *Kapitänleutnant zur See* Manfred Kinzel n'en est pas à son coup d'essai, puisqu'il avait abattu un Halifax du N° 502 *Squadron* trois mois plus tôt. Clark non plus, car c'est sa troisième attaque

◢ **BOEING FORTRESS MK. IIA (FK195)**
Flight Lieutenant William Roxburgh
N° 206 *Squadron*
Benbecula (Hébrides Extérieures), 25 mars 1943.



d'un *U-Boot*, bien que, cette fois, sa cible ait pu revenir à Saint-Nazaire.
Le « gap » ayant été définitivement comblé et le cordon ombilical entre les USA et le Royaume-Uni sécurisé, les N° 206 et 220 sont mis au chômage technique fin août. Sans véritable radar de détection, ils ont réalisé des prouesses : huit sous-marins coulés et cinq endommagés – mais on ne connaîtra jamais le nombre d'attaques avortées à cause de leur présence.

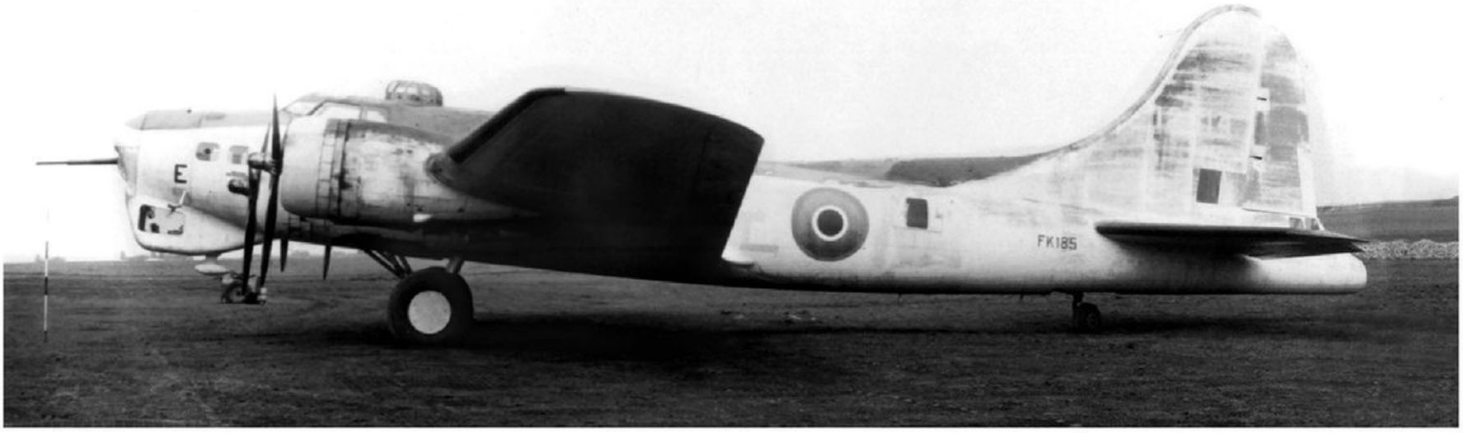
OCTOBRE – DÉCEMBRE 1943
LE « POT-AU-NOIR DES AÇORES »

Un trou chasse l'autre, en quelque sorte, car après avoir rôdé dans celui de l'Atlantique, les *U-Boote* trouvent un nouveau terrain de chasse dans le « trou des Açores », baptisé « pot-au-noir » par les sous-mariniers allemands. Opérant désormais dans l'Atlantique Sud, ils menacent les lignes de communication alliées qui longent la côte africaine en direction du cap de Bonne Espérance et de l'océan Indien.
Ce n'est que sous la forte pression du gouvernement britannique que le Portugal accepte de mettre à sa disposition la base aérienne n° 4 à Lajes [6] (île de Terceira, Açores) en août 1943, à une époque où le pays n'a plus rien à craindre pour sa neutralité, dans la mesure où la défaite du IIIe *Reich* lui apparaît inéluctable. Cependant, déplacer deux *Squadrons* et près de 3 000 hommes pour occuper la base n'est pas une mince affaire ; ces derniers sont à pied d'œuvre le 9 octobre.

[6] Appelée Lagens par les Britanniques.

◥ Installation de charges de profondeur de 110 kg dans la soute d'un Mk. IIA. Le Fortress pouvait en emporter quatorze pour des missions sur courte distance ou la moitié avec un réservoir supplémentaire largable logé dans l'une des deux soutes. Pour les missions à longue distance, nécessitant un réservoir supplémentaire dans chaque soute, quatre charges pouvaient être accrochées à des râteliers externes. Ce rapport entre distance franchissable et charge offensive constitue le plus gros défaut du Fortress, d'autant que pour être létales, les charges de profondeur devaient frapper avec une précision que les circonstances de l'engagement ne permettaient pas toujours de garantir. (IWM)

▼ En mars 1943, le FK185 est soustrait au N° 220 *Squadron* et expédié à Bristol Aeroplane à Filton pour y recevoir un canon Vickers S de 40 mm dans le nez afin d'améliorer le pouvoir destructeur du Fortress au cours des attaques de sous-marins en surface. L'avion sera remis aux standards Mk. IIA et transféré au N° 251 (*Met*) *Squadron*. Le camouflage standard américain transparaît sous la couche de peinture blanche. (ww2images.com)



Le 18 arrivent les Fortress, désormais placés sous les ordres du 274 *Group*, une nouvelle entité créée le 27 pour chapeauter les unités de la RAF aux Açores et commandée par l'*Air Vice-Marshal* Geoffrey R. Bromet.
En fait, quand ils arrivent à Lajes, les Britanniques ne trouvent qu'une piste en herbe et un bâtiment en pierre – une ancienne distillerie ! Tout est à construire, à commencer par une piste en PSP (plaques Marston).: Le climat est plutôt doux, mais à cette époque de l'année, il pleut souvent et très fort. La vie y est très primitive. L'eau est sévèrement rationnée, et, pour leurs ablutions, les aviateurs ne disposent que d'une boîte de biscuits à moitié remplie, dans laquelle ils ne peuvent se laver qu'un pied à la fois. Plus grave, deux épidémies de polio causeront plusieurs décès.
Toutefois, le gros inconvénient de Lajes est de se trouver très isolée, comme l'explique le *Flight Sergeant* James J. V. Glazebrook, copilote au N° 206 [7] : « La précision de la navigation était un élément important. Nous naviguions uniquement à l'estime en ce temps-là. Nous effectuions régulièrement des patrouilles de plus de douze heures au beau milieu de l'Atlantique et nous devions retrouver une île de 15 km de long sans aérodrome de secours à moins de 1 500 km. »
Les Fortress, dont la tourelle ventrale a été déposée à Thorney Island, ont tous été équipés du radar ASV Mk. II, dont l'efficacité n'est guère impressionnante. En outre, les sous-marins allemands ont été dotés du Matox, qui, en détectant les émissions des radars alliés, leur laisse tout le temps de plonger à couvert.
Le 9 novembre, le *Flight Lieutenant* Roderick P. Drummond (FL459/J, N° 220) coule l'U-707 de l'*Oberleutnant zur See* Günther Gretschel par 40° 31 N et 20° 178 O vers 07h15. Les aviateurs anglais aperçoivent des rescapés : « Certains ont dit avoir vu une douzaine de survivants au milieu des débris et d'une large flaque de mazout. Une demi-heure plus tard, alors que la visibilité s'était améliorée, on a aperçu un homme en train de nager. On a lancé un canot de type K, et il a grimpé dedans. On a aussi largué une boîte de rations attachée à un parachute. » En fait, il n'y aura aucun survivant. Drummond recevra la DFC pour cette action.
Grâce à la coopération efficace entre les Fortress et les détachements de Hudson et de Wellington, entre le 18 et le 20 novembre, les convois SL 139 et MKS 30 ne perdent qu'un bâtiment fortement endommagé par une torpille, malgré la présence de nombreux *U-Boote*.
Le 19 novembre, le FA706/S du N° 220 décolle avec aux commandes le *Flight Lieutenant* Peter G. Roberson et l'*Air Vice-Marshal* Geoffrey R. Bromet comme neuvième membre d'équipage. Dirigé vers un avion hostile repéré dans les parages des deux convois, Roberson aperçoit un Junkers Ju 290 et l'attaque aussitôt. Ses mitrailleurs placent quelques coups au but dans la queue et l'aile gauche, tandis que leurs homologues allemands se montrent plus maladroits. Le Ju 290 rompt rapidement le combat.

[7] *Search, Find and Kill* – N. L. R. Franks – Aston Publications, Bourne End, 1990.

1944
LA FIN DES FORTRESS

Le 13 mars 1944, une attaque combinée d'un Wellington du N° 172 *Squadron* et de deux Fortress, l'un du N° 206 (FA700/R, *Flight Lieutenant* A. David Beaty) et l'autre du N° 220 (FL459/J, *Flight Officer* Wilfred R. Travell), permet de couler l'U-575 (*Oberleutnant zur See* Wolfgang Böhmer).
Le Wellington attaque le sous-marin à 01h51, relayé par Beaty à partir de 03h27. Ce dernier patrouille jusqu'à l'aube et aperçoit alors le submersible en surface, visiblement décidé à y rester, car il accueille le Boeing à coups de canon. Beaty tourne autour de lui en restant hors de portée :
« La radio ne passait pas, et j'étais face à un dilemme : attaquer sans donner ma position ou attendre de pouvoir transmettre avant d'attaquer. Le risque de voir l'U-575 plonger sous notre nez était trop grand, alors nous avons attaqué. »
Jim Glazebrook (copilote) :
« À la fin, David [Beaty] a demandé si nous étions partants pour attaquer sans la sécurité d'un contact radio, et tout le monde a été d'accord. Alors, nous avons piqué jusqu'à 15 m, mais David a évolué en zigzags pour tromper les canonniers. Notre navigateur dans le nez et le mitrailleur supérieur ont tiré de manière efficace. Les quatre charges de profondeur installées sous les ailes (c'est tout ce que nous pouvions embarquer de manière à avoir une autonomie maximale) ont encadré l'*U-Boot*. Après leur explosion, le sous-marin a semblé en panne, la poupe sous l'eau et la proue relevée, tandis que deux grosses taches d'huile s'étalaient sur la mer. »
Beaty reste en station pendant cinq heures pour guider l'appareil du N° 220. « Pip » Travell lance deux charges de profondeur sur le sous-marin qui avance lentement sous l'eau. Cette fois, il s'arrête, et la nappe de mazout s'étale de manière considérable. Travell doit abandonner sa proie, car le relais est désormais pris par une frégate canadienne et deux destroyers américains, qui achèvent le sous-marin avant de recueillir les 37 survivants, y compris le capitaine. L'U-575 est conjointement crédité aux trois appareils de la RAF, à des TBM de la VC-95 et aux trois navires ! Les trois pilotes britanniques et Glazebrook recevront la DFC. Il est à signaler que pour le FL459, « J for Johnny », il s'agit de son quatrième *U-Boot* coulé après les U-624

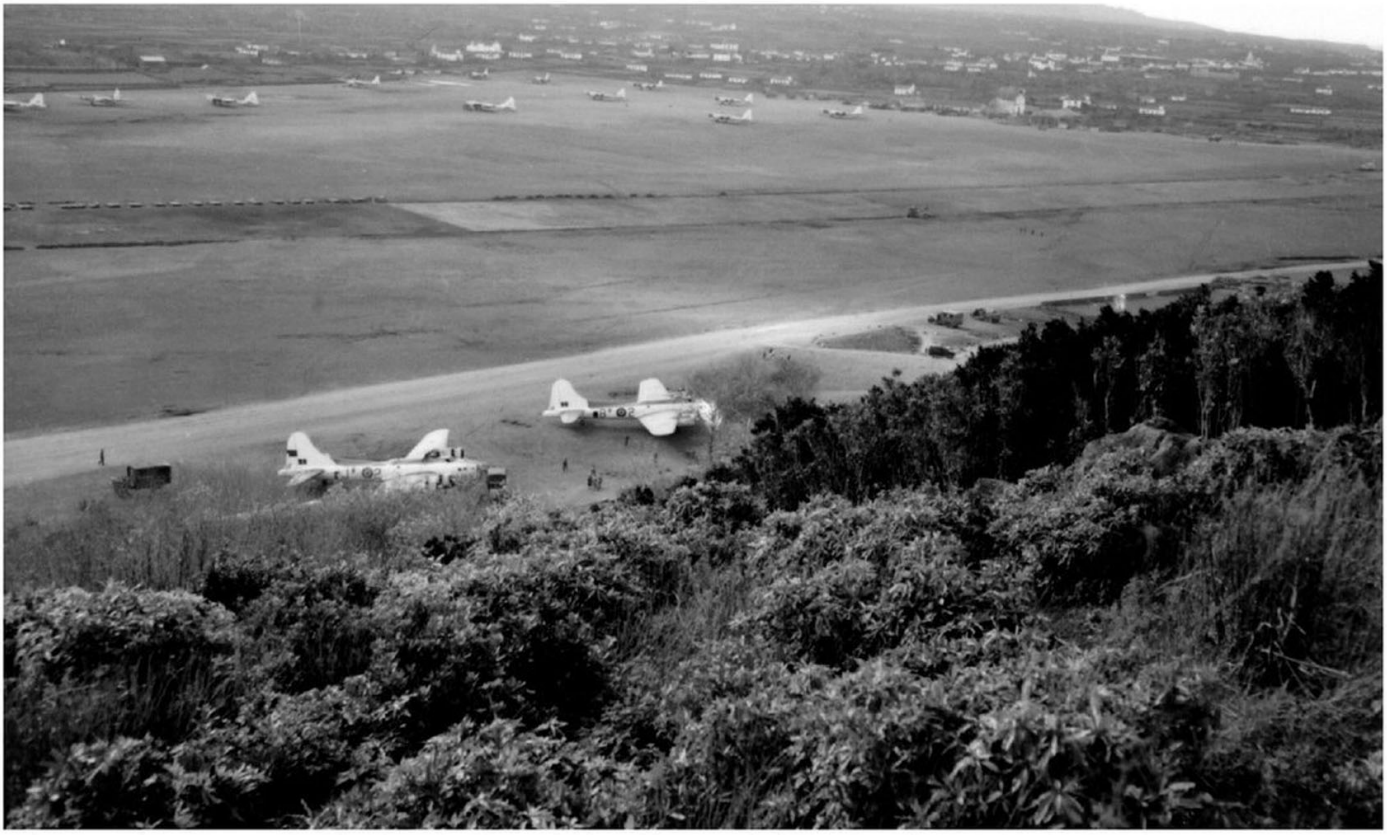
▼ Scène reconstituée d'un équipage consultant la carte avant un départ en mission. Le *Flying Officer*, tout en bleu, est un membre du bureau des relations publiques de la RAAF. L'avion est le Mk. IIA FL462/W du N° 220 *Squadron*. La photo a été prise à Benbecula peu de temps avant le transfert aux Açores, car l'appareil possède toujours sa tourelle ventrale. (IWM)

(07.02.43), U-633 (07.03.43) et U-707 (09.11.43). Cette action est la dernière d'un Fortress du N° 206. En effet, dès le lendemain, le *Squadron* est relevé de son activité de patrouille et reçoit l'ordre de gagner Davidstow Moor (Cornouaille) pour être transformé sur Liberator Mk. VI. Il transfère cinq appareils (et 65 hommes) au N° 220, ce qui permet à ce dernier de disposer de 16 avions en ligne et 4 en volant.
Le 26 mars, le Fortress Mk. III HB786 est affecté au N° 220. C'est une excellente nouvelle, car il dispose d'un radar centimétrique ASV MK. III très performant, mais... deux jours plus tard, il est accidenté au roulage ! Il restera indisponible pendant six mois. Deux autres Mk. III (HB791 et 792) arrivent en juin ; ce seront les trois seuls Mk. III mis en service au sein du *Coastal Command*.
À partir d'avril, la situation devient beaucoup plus calme, les *U-Boote* semblant avoir déserté cette partie de l'océan Atlantique. Seuls deux sont aperçus en juin et juillet, et le dernier est coulé le 26 septembre.

◥ Le premier équipage vainqueur d'un *U-Boot* depuis les Açores. Le pilote, le *Flight Lieutenant* Roderick P. Drummond, est le quatrième en partant de la droite. L'appareil devant lequel posent les hommes, le FA706/S, n'était pas celui de leur exploit (FL459/J). (ww2images.com)

▶ Le FL460/H, un Mk. IIA du N° 206 *Squadron*, à Lajes fin 1943. La censure a effacé les antennes du radar ASV Mk. II. (IWM)

▼ Bien que situé aux Açores, l'aérodrome de Lajes n'avait rien d'un camp de vacances... et pas grand-chose d'une base aérienne de temps de guerre. Depuis la colline située à l'ouest de la piste (au fond, l'Atlantique), on peut distinguer onze Fortress des N° 206 et 220 *Squadrons* avec, au premier plan, les FL459/J et FK200/B de ce dernier (on peut tout juste distinguer le « 2 » en avant de la cocarde). Comme on le voit, les travaux d'aménagement de la piste (pose de plaques PSP) sont en cours, ce qui situe la photo vers la seconde moitié du mois de novembre 1943. (IWM)



BOEING FORTRESS MK. II (FA699)
N° 220 *Squadron*
Lajes (Açores), juin 1944.

BOEING FORTRESS MK. III (HB791)
N° 220 *Squadron*
Lajes (Açores), fin 1944.

Ce jour-là, l'U-871, un Type IX D2 de transport équipé d'un schnorkel, sombre au nord-ouest des Açores sous les charges de profondeur lancées par le FK191/P, commandé par le *Flight Lieutenant* Arthur F. Wallace [8], qui décrochera la DFC.
Fin septembre, le N° 220 est avisé qu'il doit être transformé sur Liberator. Le *Squadron* est momentanément coupé en deux, avec 16 Fortress Mk. II et IIA rapatriés à St Eval, où se trouvent déjà ses premiers Liberator Mk. VI, et les trois Mk. III encore à Lajes. Ceux-ci poursuivront leurs patrouilles aux côtés des Liberator jusqu'à ce que le dernier Fortress soit renvoyé à Gosport, le 26 avril 1945.

NOVEMBRE 1944 – MAI 1945 RECO MÉTÉO

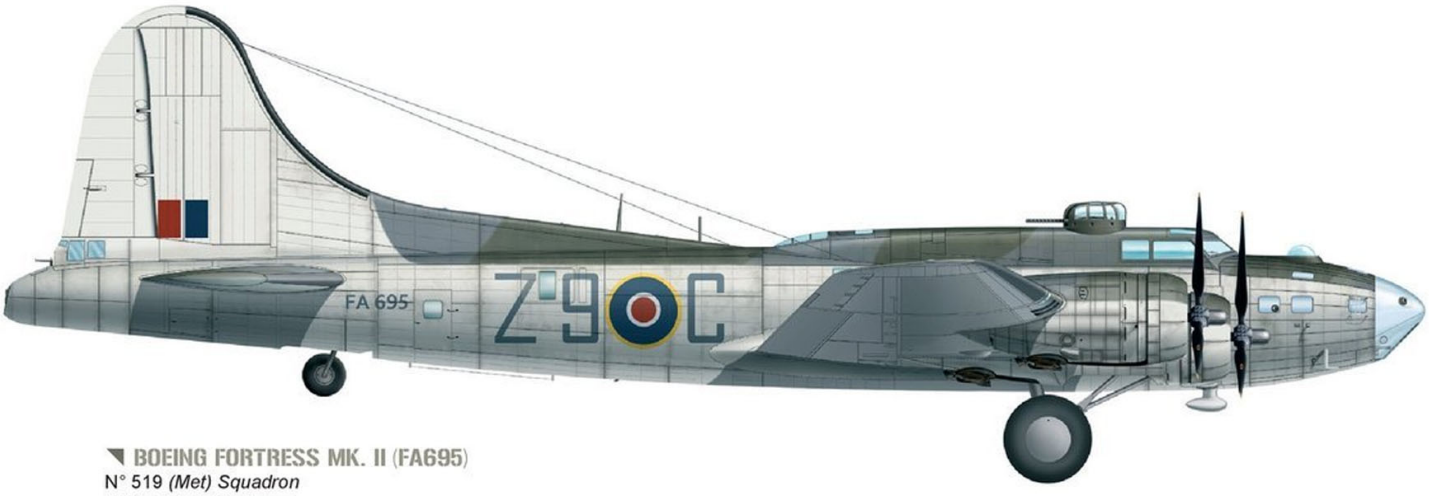
Trois *Squadrons* de reconnaissance météorologique du *Coastal Command* sont transformés sur Fortress : le N° 519 à Wick (novembre 1944), le N° 521 à Langham (décembre 1944) et le N° 251 à Brawdy, puis Reykjavik (mars 1945) ; seul le N° 521 recevra des Mk. III, mais après la fin des hostilités.
C'est une véritable bénédiction pour les équipages qui volent sur Hudson, Ventura, Anson et même Hurricane. Le Fortress est une plate-forme stable, qui peut voler beaucoup plus haut et, surtout, beaucoup plus longtemps que leurs appareils déclassés et vieillissants. En outre, il est moins sujet au décrochage en cas de givrage des ailes que le Liberator. Le *Warrant Officer* George Fox, pilote au N° 519, donne son opinion [9] : « Le Fortress était un merveilleux avion à piloter. Il n'avait absolument aucun vice. Il était si facile que j'ai fait mon premier solo après seulement trois heures en double commande. À comparer aux cinq heures et demie d'instruction dont j'ai eu besoin avant d'être lâché sur Hudson, qui n'était pas particulièrement un appareil plaisant. »
L'équipage se compose de huit hommes, dont trois radios-mitrailleurs et un officier météo (MAO – *Met Air Observer*). Les Fortress sont équipés de deux réservoirs dans les soutes à bombes (quatre charges de profondeur étant accrochées aux râteliers externes, au cas où...), d'un radar ASV Mk. II avec antennes AN-65 et AN-66 de chaque côté du nez et de nombreux instruments de précision (comme un baromètre manométrique et un psychomètre) à la disposition du MAO.

RAPIDE BILAN

Sur les 64 Fortress Mk. II et IIA perçus par le *Coastal Command*, 23 ont été perdus, dont seulement 5 à l'ennemi. En contrepartie, ils ont coulé 10 *U-Boote*, participé à la destruction d'un onzième et en ont endommagé 6 autres. Comme pour tous les avions reçus dans le cadre du « Lend Lease », les survivants, qui ne seront pas réclamés par les Américains, seront passés au pilon entre 1946 et 1947.
Les codes tactiques affectés par l'*Air Ministry* (« VX » pour le N° 206 et « NR » pour le N° 220) ont été supprimés par le *Coastal Command* pour des raisons de sécurité en date du 1er novembre 1942. À nouveau autorisés à la mi-1944, ils ne seront peints qu'en avril 1945 ; le N° 220 recevra le code « ZZ ».

SPECIAL DUTIES LES FORTRESS DU 100 *GROUP*

Le 100 *Group* constitue une entité à part du RAF *Bomber Command*. Il est formé le 23 novembre 1943 pour regrouper les unités spécialisées dans la guerre et les contre-mesures électroniques en appui de l'offensive stratégique nocturne.
Le 17 janvier 1944, une petite unité américaine, connue sous le nom d'*American Detachment*, fait irruption sur la base de



BOEING FORTRESS MK. II (FA695)
N° 519 *(Met) Squadron*
Wick, début 1945.

Sculthorpe, où vient d'être transféré le N° 214 *Squadron*, une unité de bombardement classique équipée en Short Stirling. Le *Captain* George E. Paris, qui commande ce détachement, a pour mission de former les équipages britanniques non seulement sur B-17 mais aussi en matière de contre-mesures électroniques. Cette petite unité est rebaptisée *Eighth Air Force's RCM Detachment* [10]. Du personnel du 96th *Bombardment Group* arrive à Snetterton Heath pour modifier les B-17 : mise aux normes pour les vols de nuit (pare-flammes, équipement intérieur…), installation du système de navigation Gee et des brouilleurs Mandrel (AN/APT-3) et Carpet (AS-69) réglés sur la longueur d'ondes des radars allemands Freya et Würtzburg. Ce détachement devient le 803rd *Bombardment Squadron (Provisional)* le 28 mars et compte alors six avions et neuf équipages. Le 16 mai, le 803rd BS gagne Oulton et est incorporé au RAF 100 *Group*. Le commandement du 803rd BS (P) passe aux mains du *Major* C. A. Scott, et ce *Squadron* effectue sa première mission dans la nuit du 4 au 5 juin 1944 pour masquer l'invasion des côtes normandes. Le 28 juin, le 803rd BS (P) a terminé sa transformation sur B-24, un avion jugé mieux adapté que le B-17.
En février 1944, le N° 214 (SD) [11] reçoit 14 B-17F et 7 B-17G fournis par la *Eighth Air Force* ; les 14 B-17F, échangés contre des Fortress Mk. III, sont immatriculés SR376 à 389. Quatre sont utilisés (avec le Fortress Mk. I AN520) pour l'entraînement sous la supervision des Américains, tandis que les dix autres reçoivent leur équipement spécial monté par Scottish Aviation à Prestwick. Par la suite, le N° 214 (SD) recevra des Fortress Mk. III (certains avec la tourelle de queue Cheyenne).

[8] Exceptionnellement, il n'était pas le pilote.

[9] M. Stitt, op. cit.

[10] RCM : *Radio Counter-Measures*.

[11] Pour *Special Duties*.

▼ Alignement de Fortress Mk. III à leur arrivée à Prestwick. Le HB778, au premier plan, servira pour des tests au *Royal Aircraft Establishment* de Farnborough, avant de finir sa carrière au *Met Research Flight* de Boscombe Down. (IWM)

◢ BOEING FORTRESS MK. II (SR386)
N° 214 (SD) *Squadron*
Oulton, automne 1944.

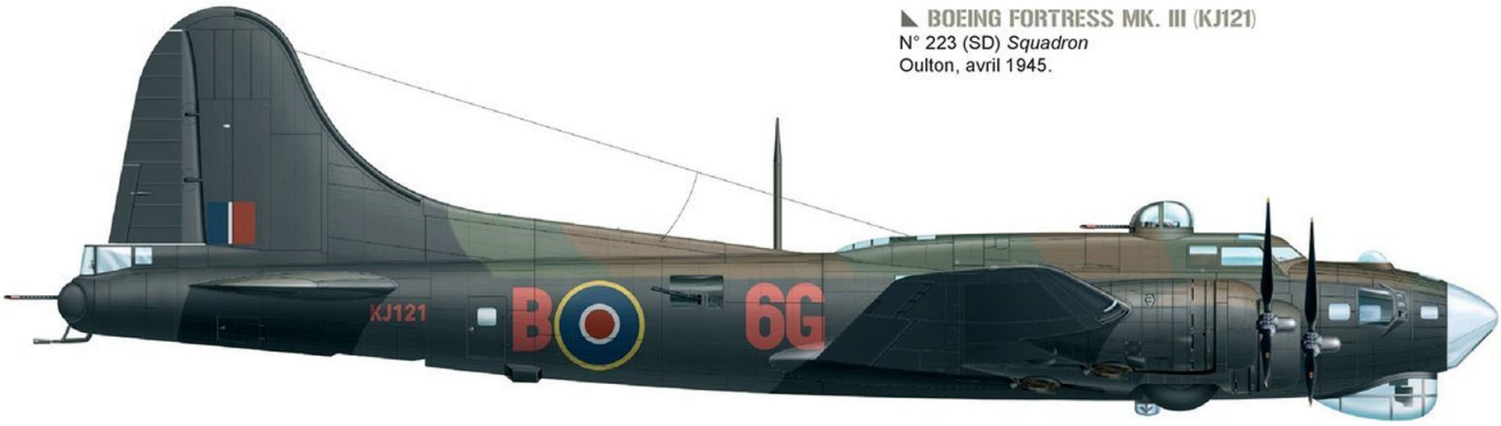
L'équipage se compose de dix hommes (la tourelle ventrale, avant qu'elle ne soit définitivement déposée, restera inutilisée), dont deux navigateurs et un opérateur spécialisé.

La première mission au sein du 100 *Group* est effectuée dans la nuit du 20 au 21 mars, en pleine « bataille de Berlin » : cinq Fortress sont incorporés au *stream* des bombardiers à 32 km d'intervalle et travaillent de concert avec les Lancaster du N° 101. Le 16 mai, en raison de la fermeture de Sculthorpe, le *Squadron* emménage à Oulton. Entre le 27 avril et le 24 mai, le N° 214 (SD) a exécuté 95 sorties et endommagé deux Bf 110 et un Bf 109 en combat. Ses B-17/Fortress sont désormais équipés de radar d'alerte Monica III et des premiers brouilleurs Jostle (destinés à saturer les communications entre les chasseurs de nuit allemands et leur contrôle au sol). Ces derniers sont si puissants (2 500 W) que les équipages ont ordre de ne s'entraîner avec qu'au-dessus de l'Atlantique, entre l'Islande et la Grande-Bretagne, et d'effectuer tout test de contrôle au-dessus de l'Angleterre à moins de 150 m d'altitude pour ne pas brouiller les émissions de la BBC sur une grande partie du territoire !

Le N° 214 (SD) est alors tenu en réserve en prévision du débarquement. Cinq appareils décollent dans la nuit du 5 au 6 juin, patrouillant pendant six heures et demie le long de la Somme, à une altitude moyenne de 8 300 m. Ils larguent les nouvelles Windows MB pour brouiller les radars Freya et utilisent le système ABC (Airborne Cigar) pour induire les chasseurs de nuit en erreur (couvrant les communications avec le contrôle terrestre, des opérateurs germanophones donnent de fausses indications aux pilotes de la *Nachtjagd*). L'avion du commandant du *Squadron*, le *Wing Commander* Des J. McGlinn, est attaqué par un Me 410, que ses mitrailleurs abattent.

Le 1er juillet, le N° 214 (SD) réalise sa première mission diurne. Progressivement, de nouveaux matériels sont introduits, comme le Mandrel III, le radar H_2S, le Fishpond (en remplacement du Monica), le Carpet III et

▼ et ◢ Un Fortress Mk. III (HB796/G) modifié pour les missions de contre-mesures électroniques au terminal de Prestwick en août 1944. Il rejoindra ensuite le N° 214 (SD) *Squadron*. On note le volumineux radome, remplaçant la tourelle de nez et contenant le radar H_2S. La grande antenne sur le dessus du fuselage se rapporte au système Jostle, et la queue de l'appareil porte celle du radar d'alerte Monica et les « râteaux » Yagi du brouilleur Airborne Grocer, qui sera abandonné parce que servant de guidage aux chasseurs de nuit allemands. (IWM)



BOEING FORTRESS MK. III (KJ121)
N° 223 (SD) *Squadron*
Oulton, avril 1945.

le Dina (deux dispositifs anti-Würzburg se distinguant par leurs fréquences), le Jostle IV ou le Big Ben Jostle (spécialement conçu pour brouiller un éventuel contrôle radio des V-2). En août 1944, le *Squadron* effectue 103 sorties (40 Jostle, 36 Windows et 27 Mandrel), mais perd un avion.

En octobre, l'unité abandonne les missions Big Ben Jostle, qui avaient constitué le principal de son activité depuis août, et se concentre sur les missions Windows et Jostle. Il s'agit de leurrer les défenses allemandes à propos de la véritable destination des raids nocturnes ; le N° 214 (SD) réalise 85 sorties Windows et 37 Jostle en décembre 1944.

Le début de l'année 1945 ne voit guère de changement pour le N° 214 (SD). Toutefois, un drame se produit le 14 mars 1945. Le Fortress Mk. II HB779/K est de retour d'une mission sur Lutzendorf quand il est incendié par la *Flak*. L'équipage saute et est fait prisonnier – sauf le pilote, le *Wing Commander* John Wynne, qui parvient à rentrer à la base. Tout se passe à peu près bien pour les sept prisonniers, jusqu'au petit matin du 17 mars, quand une foule en colère arrache les aviateurs de leur cellule provisoire à Huchenfeld. Cinq sont assassinés par des membres des Jeunesse hitlériennes habillés en civil ; après la guerre, trois responsables seront pendus pour crime de guerre et les autres emprisonnés.

En avril 1945, le N° 223 (SD) *Squadron*, rattaché au 100 *Group* depuis août 1944, abandonne les B-24 qui lui avaient été prêtés par la *Eighth Air Force*, ce type étant trop lent pour être intégré au *stream* des bombardiers. Il reçoit des Fortress Mk. II et Mk. III, qui accomplissent leur première mission avec cette unité dans la nuit du 19 au 20. Le N° 214 (SD) réalise ses 4 dernières sorties sur Fortress début mai ; il a commencé son rééquipement en Liberator Mk. VIII, qui sera achevé en juillet 1945, date à laquelle les Boeing seront retirés de la circulation et le *Squadron* dissous [12]. C'est également le cas du N° 223 (SD) en date du 29 juillet 1945. ■

[12] Son numéro est aussitôt repris par l'ex-N° 614 *Squadron* au Moyen-Orient.

LA DEUXIÈME MÂCHOIRE DE L'ÉTAU

« Nous venons de porter un rude coup à la Luftwaffe en la privant de 1 000 Me-109 pour les quatre mois à venir, ce qui sauvera de nombreuses vies au cours de notre offensive aérienne permanente. »

General Henry H. Arnold, chef d'état-major de l'USAAF, 3 novembre 1943.

LA FORTERESSE ROMAINE

L'ITALIE, UN NOUVEAU TREMPLIN ?

Lors de la conférence Quadrant (17-24 août 1943), le *General* Henry H. Arnold, chef d'état-major de l'Air Force, met en doute la possibilité de maintenir la cadence des missions de bombardement stratégique depuis l'Angleterre pendant l'hiver 1943-44. L'expérience de l'année précédente l'a d'ailleurs éclairé sur les conditions climatiques qui attendent les *Heavies* de la *Eighth Air Force*. Il suggère donc de les envoyer temporairement sur des aérodromes en Italie du Nord pour contourner la difficulté – l'avantage subsidiaire étant de mettre à leur portée des objectifs trop éloignés de leurs bases actuelles, comme Ploesti, que la mission du 1er août a juste égratigné [1].

La fin de la menace des *U-Boote*, jugulée en juin 1943, permet de libérer la totalité du potentiel de l'aviation stratégique pour implémenter la *Combined Bomber Offensive* (CBO) – c'est-à-dire, l'USAAF de jour et la RAF de nuit – visant à anéantir l'effort de guerre allemand. L'offensive aérienne, connue sous le nom d'opération « Pointblank », a été approuvée par les *Combined Chiefs of Staff* (chefs d'état-major combinés) en date du 14 mai 1943 ; son but est d'écraser par la voie des airs l'industrie allemande en général et la production de chasseurs en particulier. Cette opération reçoit alors la plus haute priorité : « La destruction et la désorganisation progressives du système militaire, industriel et économique allemand, la perturbation des éléments vitaux des lignes de communication et la réduction des effectifs en avions de combat de l'aviation allemande par la mise en œuvre de la CBO depuis les bases les mieux appropriées sont une condition *sine qua non* à la réussite de l'opération "Overlord". »

Toutefois, chez les Américains, nombreux sont ceux qui pensent que l'on gagnerait beaucoup de temps à ne pas attendre la conquête du nord de l'Italie, d'autant que le début de la campagne prouve que celle-ci ne sera pas aussi fulgurante que prévu, et à installer les « lourds » sur des bases au sud de Rome. Arnold et le *Lieutenant General* Carl Spaatz, commandant la *Twelfth Air Force*, conviennent que, moyennant leur aménagement, ils pourraient rapidement et utilement faire usage de certains aérodromes dans les secteurs désormais sous contrôle des Alliés, notamment dans la région de Foggia, où les Allemands avaient établi un véritable complexe de bases en dur interconnectées.

Le 9 octobre, Arnold soumet au CCS un plan pour diviser la *Twelfth Air Force* en deux forces aériennes distinctes : une tactique et une stratégique à créer. Il souhaite doter cette dernière des six groupes lourds actuellement dans le MTO (*Mediterranean Theater of Operations*), à savoir les quatre de B-17 et les deux de B-24 de la 12th AF, et d'en ajouter… treize autres en provenance de la 8th AF. Cette dernière proposition déclenche un tonnerre de protestations, en particulier de la part des responsables de la 8th AF, dont un déclare qu'Arnold « a apparemment sorti le nombre de vingt et un groupes comme on sort un lapin d'un chapeau ».

[1] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 4 : *Dans l'enfer de Ploesti* (décembre 2009).

Arnold semble, en effet, prendre ses désirs pour des réalités. En octobre 1943, la 8th AF ne compte encore que vingt *Bomb Groups*, dont beaucoup sont sous-alimentés en raison des lourdes pertes subies à l'été, et qui vont être aggravées par la mission « Schweinfurt II » du 14 ; des pertes que l'industrie aéronautique américaine peine encore sérieusement à combler. L'afflux d'un nombre aussi considérable de bombardiers lourds sur des bases qui n'ont jamais été conçues pour accueillir des monstres de 20 tonnes posera forcément de très nombreux problèmes d'intendance et de logistique, sans compter la nécessité de disposer d'un personnel technique et d'ateliers de réparation adéquats.

◀ La fin tragique du B-17F-20-VE 42-5786, WHIZZER II, touché de plein fouet par la *Flak* au-dessus de Nis le 15 avril 1944. Les dix membres de l'équipage du *2nd Lieutenant* James O. Preston disparaissent dans la fournaise. C'est le premier équipage perdu par le 483rd BG, mais seulement neuf corps seront retrouvés et provisoirement inhumés par les Allemands.

Beaucoup concluent que les moyens déployés seraient disproportionnés au regard du nombre d'objectifs actuellement hors de portée de la 8th AF. Par la désorganisation qu'elle engendrerait, la concrétisation de ce projet serait même de nature à faire capoter « Pointblank », voire « Overlord » (le débarquement en Normandie) par voie de conséquence.

Toutefois, l'idée de créer une force aérienne stratégique dépendant du MTO n'est pas remise en cause. Carl Spaatz, le *Major General* W. B. Smith, chef d'état-major d'Eisenhower, et le *Major General* James H. Doolittle, commandant le XII *Bomber Command*, approuvent cette option, ce dernier faisant ressortir que la région de Foggia est la plus propice, car protégée des fronts froids et des vents.

Le 22 octobre, le CCS entérine la création d'une nouvelle force aérienne dans le MTO. Elle prendra le nom de *Fifteenth Air Force* et récupérera (entre autres) les groupes lourds de la *Twelfth* ; il est prévu de la doter d'un total de vingt et un groupes lourds au 31 mars 1944. La seule condition est qu'ils puissent être mis à la disposition du commandement terrestre en cas de nécessité.

CRÉATION DE LA *FIFTEENTH AIR FORCE*

Le 1er novembre 1943, la *Fifteenth Air Force* est officiellement « activée » sur le MTO. Considérée comme force aérienne stratégique, elle est rattachée à la *Northwestern African Strategic Air Force* (NASAF). Le *Major General* James H. Doolittle prend la double casquette de chef de la NASAF et commandant de la 15th AF ; il installe temporairement son QG dans le lycée Carnot de Tunis, avant de gagner Bari un mois plus tard.

La *Twelfth Air Force*, qui devient une force aérienne tactique, rejoint la MAAF (*Mediterranean Allied Air Force*) et se voit dépouillée de la majeure partie de ses unités, en particulier le 5th *Bombardment Wing* avec ses quatre *Bombardment Groups* sur B-17 ; pour mémoire : 2nd, 97th, 99th et 301st BG. Le *Brigadier General* Joseph H. Atkinson demeure à la tête du 5th BW, quant au cas de Spaatz, il sera réglé ultérieurement.

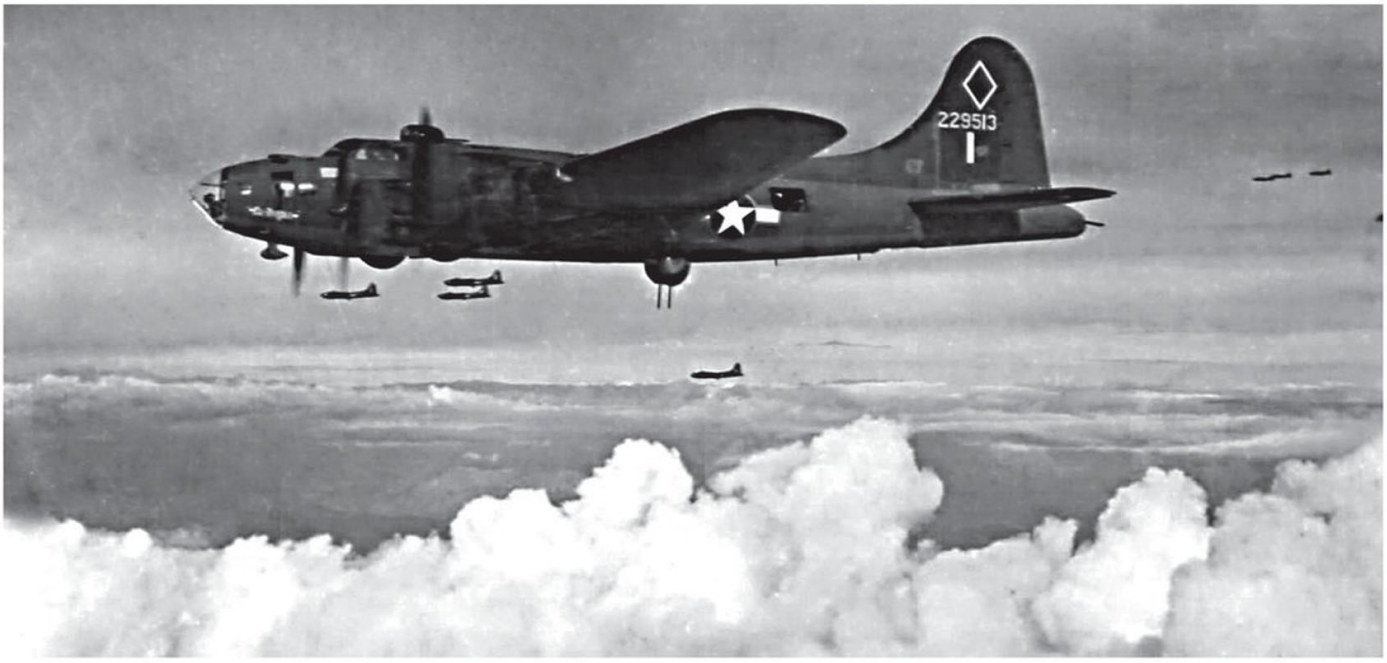
L'idée sous-jacente est d'intégrer les *Eighth* et *Fifteenth Air Forces* au sein d'une entité chargée de mettre en œuvre la politique de la CBO : les *US Strategic Air Forces* (USSAF), dont Carl Spaatz prend le commandement à son retour en Grande-Bretagne en janvier 1944. Mais il faut voir avant tout dans la création des USSAF le désir des Américains de conserver le contrôle de leurs unités de bombardement stratégique, fortement menacé par la volonté hégémonique de l'*Air Chief Marshal* Arthur W. Tedder ; devenu bras droit d'Eisenhower, celui-ci ne se cache pas de vouloir utiliser la force de frappe des bombardiers lourds de l'USAAF pour des opérations strictement tactiques dans le cadre de l'opération « Overlord ». Une pure hérésie pour les nombreux partisans de l'arme stratégique au sein de l'Air Force !

L'étau se resserre autour du *Reich* : la 8th AF depuis l'Angleterre, et la 15th depuis l'Italie. À ce propos, le 5 novembre, Tedder, Spaatz, Eaker et Doolittle se réunissent pour répartir les objectifs prioritaires entre les deux *Air Forces* dans le cadre de la directive « Pointblank ». Toutefois, la 15th AF doit également opérer au profit des forces terrestres en Italie et n'a donc pas les coudées franches pour participer pleinement à la CBO. La répartition géographique semble assez évidente, la 15th AF prenant à son compte les objectifs situés dans le sud de l'Allemagne, en Autriche, dans les Balkans et en Europe de l'Est.

Il est rappelé que, dans la perspective de l'opération « Overlord », l'objectif prioritaire de la CBO est la destruction de la Luftwaffe, directement et indirectement. Sept cibles spécifiques sont allouées à la *Fifteenth* : les usines de construction aéronautique à Wiener Neustadt, Augsburg, Budapest, Steyr et Ratisbonne, et les usines de roulements à billes de Turin et Stuttgart.

L'objectif secondaire de « Pointblank » consiste à ruiner l'économie de guerre allemande. Dans un rayon de 1 000 km autour de Foggia se trouve plus d'une centaine de sites économiques, militaires et politiques de première importance dans douze pays ennemis ou occupés. Par exemple, 31 d'entre eux, fournissant environ 44 % du pétrole raffiné ou synthétique aux armées allemandes, sont situés à moins de 1 000 km de Foggia, et 21 autres, en produisant 32 %, sont à moins de 1 300 km ; ces 52 usines ont une capacité annuelle de 11 825 000 tonnes de carburant.

▼ Le 42-29513, alias EL-DIABLO, appartenant au 346th BS/99th BG, comptait déjà 114 missions au compteur le 11 décembre 1943. Il a terminé sa carrière comme avion météo.



Toutefois, les conditions atmosphériques et les demandes incessantes du front italien ne permettront pas à la *Fifteenth* de pleinement remplir son rôle stratégique avant plusieurs mois.

NOVEMBRE 1943
TRAGÉDIE À WIENER NEUSTADT

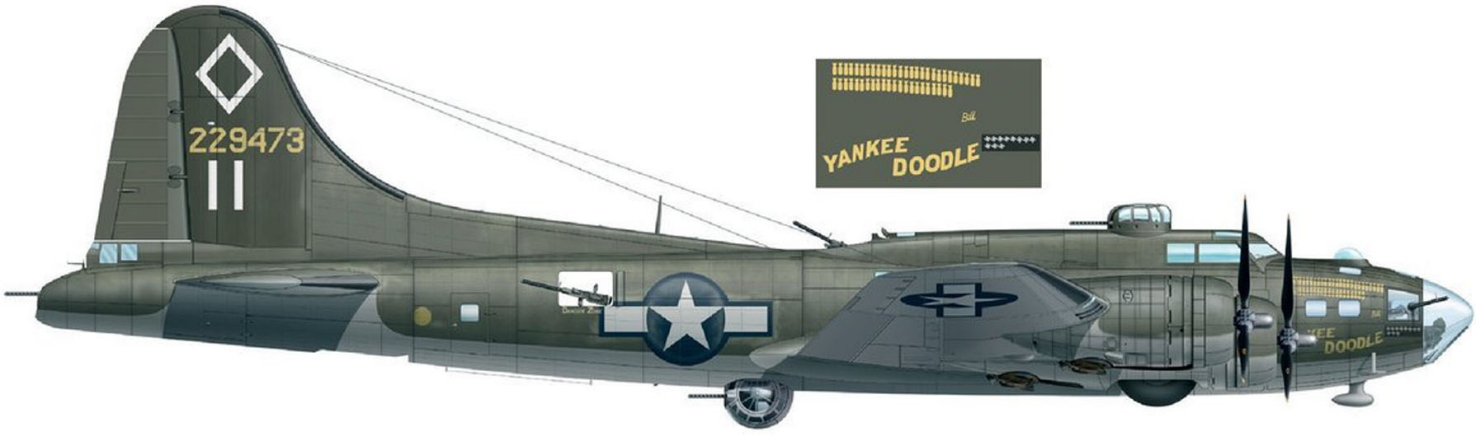
Pourtant, le mois commence par un raid (le 2 novembre) de 74 B-17 contre l'usine Messerschmitt à Wiener Neustadt, mais il débute on ne peut plus mal pour le 32nd BS/301st BG, qui perd quatre avions à la chasse allemande :

• 42-3380 du *1st Lieutenant* Charles E. Mason, faisant trois morts et six prisonniers. Charles Mason : « Les six membres d'équipage [...] ont été rassemblés dans le poste de police d'un petit village proche du lieu de chute. Les Allemands nous ont dit qu'ils avaient trouvé trois corps dans l'épave de l'avion. Ils nous ont montré la plaque de Golebiewski et une alliance qu'ils avaient trouvée sur un deuxième corps, avec les initiales T. W. Saucier à l'intérieur. Le troisième corps, qui ne pouvait être que celui de Gillepsie, n'a pas pu être identifié. Les Allemands nous ont dit que les trois garçons seraient inhumés de manière décente sur le lieu de chute. »

• 42-3391 du *1st Lieutenant* James M. Veazey, faisant quatre tués (dont le pilote) et cinq prisonniers. T/Sgt Harold K. Ream : « J'étais mitrailleur dans la tourelle ventrale de 42-3343, dans la section de tête du 32nd *Squadron*, qui était le dernier du *Group*. 42-3391 volait à l'aile gauche, et nous à l'aile droite. Des chasseurs ont attaqué 42-3391 par groupes de trois et ont incendié son moteur n° 3 à leur première passe. 391 a alors traîné en queue de la formation. Les chasseurs l'ont assailli à nouveau, et il a commencé

▲ Cette composition quasi artistique montre le B-17F-85-BO 42-30127 du 32nd BS/301st BG. Cet avion sera abattu par un Bf 109 G au-dessus de Wiener Neustadt le 2 novembre 1943, faisant neuf morts.

▼ YANKEE DOODLE, ce B-17F-55-BO du 347th BS/99th BG, porte un surnom très répandu dans l'Air Force. Il se dirige vers l'usine Fiat, à Turin, le 8 novembre 1943. Il sera transféré à deux autres groupes et finira sa carrière comme avion météo en juin 1944.



BOEING B-17F-55-BO
347th BS/99th BG
Tortorella, 8 novembre 1943.

à tomber en vrille plate avec son moteur en feu. J'ai vu deux parachutes. »

• 42-30111 du *1st Lieutenant* John N. Gibson Jr., faisant dix tués. S/Sgt Kenneth R. Bayless : « J'étais mitrailleur de queue de 42-30333, et 42-30111 menait la deuxième section de notre *Squadron*. Les chasseurs sont arrivés sur les six heures de 111, et je crois que le mitrailleur de queue a été tué à la première passe, parce que toute la partie arrière du fuselage était en lambeaux. L'avion a perdu de l'altitude et s'est fait distancer par la formation. Les chasseurs ont commencé à s'en prendre à 42-3391, qu'ils ont sérieusement amoché, puis 111 est revenu pour prendre la place laissée libre par 391. Il a volé quelques minutes en formation, puis il est parti en abattée sur la droite. Il semblait incontrôlable, parce qu'il est passé au-dessus de nous et en dessous de 42-3343. Tous ses moteurs tournaient quand il est tombé. Je n'ai vu aucun parachute. »

• 42-30127 du *1st Lieutenant* Herbert J. Pattison Jr., faisant neuf morts. T/Sgt Kenneth R. Bayless : « Alors que nous allions bombarder, notre *Squadron* a été attaqué par au moins trente Me-109. Ils sont arrivés avec le soleil dans le dos entre 5 et 7 heures. Ils ont d'abord attaqué 42-30127, à l'aile droite de notre dernière section. Les chasseurs ont incendié son moteur n° 4. 127 a alors largué ses bombes, il était au-dessus de l'objectif à ce moment. Il a décroché, et les chasseurs l'ont attaqué à nouveau, incendiant son moteur n° 1. 127 a effectué un large virage, puis a chuté de 600 m avant d'exploser en vol. Je n'ai vu aucun parachute. »

Trois autres appareils du 301st BG sont contraints de se poser en Sicile à la suite de nombreuses avaries causées par les chasseurs allemands.

Le 429th BS/2nd BG n'est pas non plus épargné, car il laisse deux B-17 dans l'affaire :

• 42-30133 du *1st Lieutenant* Richard F. Eggers, faisant deux tués et huit prisonniers. *Flight Officer* Donald E. Elder, copilote : « J'ai été en cavale jusqu'au 4 novembre et, quand j'ai été capturé, j'ai estimé que je me trouvais approximativement à 50 km au sud de Wiener Neustadt. Le gendarme qui m'a capturé m'a emmené jusqu'à un petit village (je n'ai pas retenu son nom), et là, il m'a montré la plaque de deux garçons en me disant qu'ils avaient été tués. Il m'a aussi montré une paire de chaussures pour bébé que le Sgt Zelasko attachait toujours au montant de la tourelle ventrale de notre taxi. Le même jour, il m'a conduit à Vienne et, en chemin, il a grimpé une petite colline où se trouvaient plusieurs fermes. Il s'est arrêté devant l'une d'elles pour obtenir des informations sur notre taxi qui s'était écrasé un peu plus loin sur ses terres. Je n'ai pas été autorisé à sortir de la voiture. Le temps était maussade et brumeux, et, à travers le brouillard, je pense avoir aperçu ce qui ressemblait à la queue et un morceau d'aile, avec un moteur à moins de 500 m de la ferme. »

▲ Le 24 novembre 1943, le 5th BW bombarde les abris de *U-Boote* dans le port de Toulon. Sur cette photo, le B-71F-115-BO (42-30705) THER-N-BAK est en train de lancer ses bombes. Cet appareil du 414th BS/97th BG sera perdu trois jours plus tard, descendu par le III./JG 53 près de Rimini, faisant 8 tués et 2 prisonniers.

• 42-3341 du *1st Lieutenant* Lester R. Gillan, faisant six tués (dont le pilote) et quatre prisonniers.

Le II./JG 53 revendique trois B-17 et l'*Industrieschutzstaffel WNF* deux.

Le bombardement est applaudi comme une grande réussite. L'état-major des USSAF estime que l'usine WNF est hors d'état de produire le moindre Bf 109 avant mars 1944. « Nous venons de porter un rude coup à la Luftwaffe en la privant de 1 000 Me-109 pour les quatre mois à venir, ce qui sauvera de nombreuses vies au cours de notre offensive aérienne permanente », dira Arnold à Spaatz.

À la mi-novembre, les B-17F dotés de « Tokyo tanks » des 2nd et 99th BG sont échangés contre des modèles standards des deux autres groupes ; ainsi, les 97th et 301st BG sont désormais entièrement équipés de bombardiers à long rayon d'action.

Le 5th BW réalise six autres missions « Pointblank » en novembre, notamment contre les usines Fiat à Turin, celles d'Ansaldo à Genève et une de roulements à billes à Annecy. Mais il ne dédaigne pas les terrains d'aviation, puisque Istres est à nouveau visité le 16, comme l'est Salon-de-Provence le 28. Enfin, le 24, 103 B-17 larguent 315 tonnes de bombes sur le port de Toulon ; ils y coulent quelques bâtiments, s'acharnent sur les cuirassés et croiseurs français sabordés un an plus tôt, endommagent plusieurs *U-Boote* et tuent plus de 400 civils.

DÉCEMBRE 1943
INSTALLATION À FOGGIA

Les USSAF souhaitaient faire emménager les « lourds » sur les terrains d'aviation italiens dès que possible, mais peu étaient capables de les accueillir. Le Génie a jeté son dévolu sur quatre des douze satellites du complexe de Foggia [2]. Cependant, autant que d'aménager les pistes à la bonne longueur et les préparer à supporter les 20 tonnes des B-17, il est aussi nécessaire de réparer les lourds dégâts causés par ces mêmes bombardiers qui ne vont pas tarder à y prendre leurs quartiers et préparer l'arrivée de près de 9 000 personnels [3]. De ce fait, pour le 5th BW, une partie du mois de décembre est perturbée par ce changement de base, qui s'opère comme suit :

- 2nd BG : Amendola, 9 décembre – *Colonel* Herbert E. Rice.
- 97th BG : Cerignola, 20 décembre – *Colonel* Frank Allen.
- 99th BG : Tortorella, 11 décembre – *Colonel* Wayne E. Thurman.
- 301st BG : Cerignola, 7 décembre – *Colonel* Jean R. Byerly.

Ces groupes demeureront sur ces bases jusqu'à la fin de la guerre.

Déjà lente au mois de novembre, la progression des troupes alliées (les Américains de la 5th *Army* à l'ouest et les Britanniques de la 8th *Army* à l'est) est encore ralentie en décembre par les conditions météo et celles du terrain, et surtout par une résistance acharnée de la part des Allemands.

Le 19 décembre, les 2nd et 97th BG participent à un raid visant les usines Messerschmitt à Augsburg. En raison du mauvais temps, les bombardiers se détournent vers leur objectif secondaire : la gare de triage d'Innsbruck. Il s'agit en fait de la première mission de la *Fifteenth Air Force*, les précédentes ayant été exécutées sous le sceau de la *Twelfth*. Malheureusement, la formation, après avoir perdu son leader contraint de faire demi-tour, se présente en ordre dispersé et très étirée en longueur, ce qui donne un net avantage aux quelque 165 chasseurs allemands qui se ruent à l'assaut. Un appareil du 301st BG, endommagé par la *Flak*, est achevé par les Bf 109, mais le 2nd BG souffre davantage.

Le 42-5427 du *1st Lieutenant* John C. Wiliams connaît des soucis de moteur en arrivant sur zone et doit abandonner la formation, comme l'explique le *2nd Lieutenant* Carlston E. Mills, bombardier :

« Nous avons alors été immédiatement attaqués par des avions ennemis. Mon pied droit a été arraché par un obus de 20 mm et j'ai reçu un éclat dans la fesse gauche. L'avion a pris feu, et le Lt. Williams a donné l'ordre d'évacuation. J'ai sauté à 7 200 m. Avant de quitter l'appareil, j'ai vu le Lt. Williams affalé sur le manche. J'ai atterri dans les Alpes, près de Wörgl, en Autriche. »

Sept hommes sont faits prisonniers, et les deux autres ont été tués à bord de l'avion.

Peu après, le 42-5409 (*2nd Lieutenant* Robert D. Petersen Jr.) tombe à son tour, ainsi que l'explique un témoin oculaire, le *1st Lieutenant* Leonard X. Landsburg, pilote du 42-5773 :

« L'avion n° 409 s'est retrouvé à environ 400 m en arrière de la formation quand son stabilisateur droit a été coupé à peu près à la moitié par trois chasseurs qui assaillaient notre section. Le n° 409 a cherché à rejoindre le 301st *Group*, qui volait à notre droite. Il est resté en formation pendant une dizaine de minutes quand son moteur n° 3 a pris feu. Il a alors été lâché par le reste des bombardiers. La formation a viré à droite, mais le n° 409 a continué tout droit et s'est retrouvé sur notre gauche. Quand il s'est remis en position à neuf heures et 150 m plus bas, l'équipage a commencé à sauter. J'ai vu sept parachutes s'ouvrir, mais pas les trois autres. Le mitrailleur de la tourelle ventrale m'a dit en avoir vu deux de plus. »

En fait, les dix membres de l'équipage ont sauté ; toutefois, le *Staff Sergeant* Allan T. Bennett, mitrailleur arrière, est mortellement blessé au bout de ses suspentes par un soldat allemand.

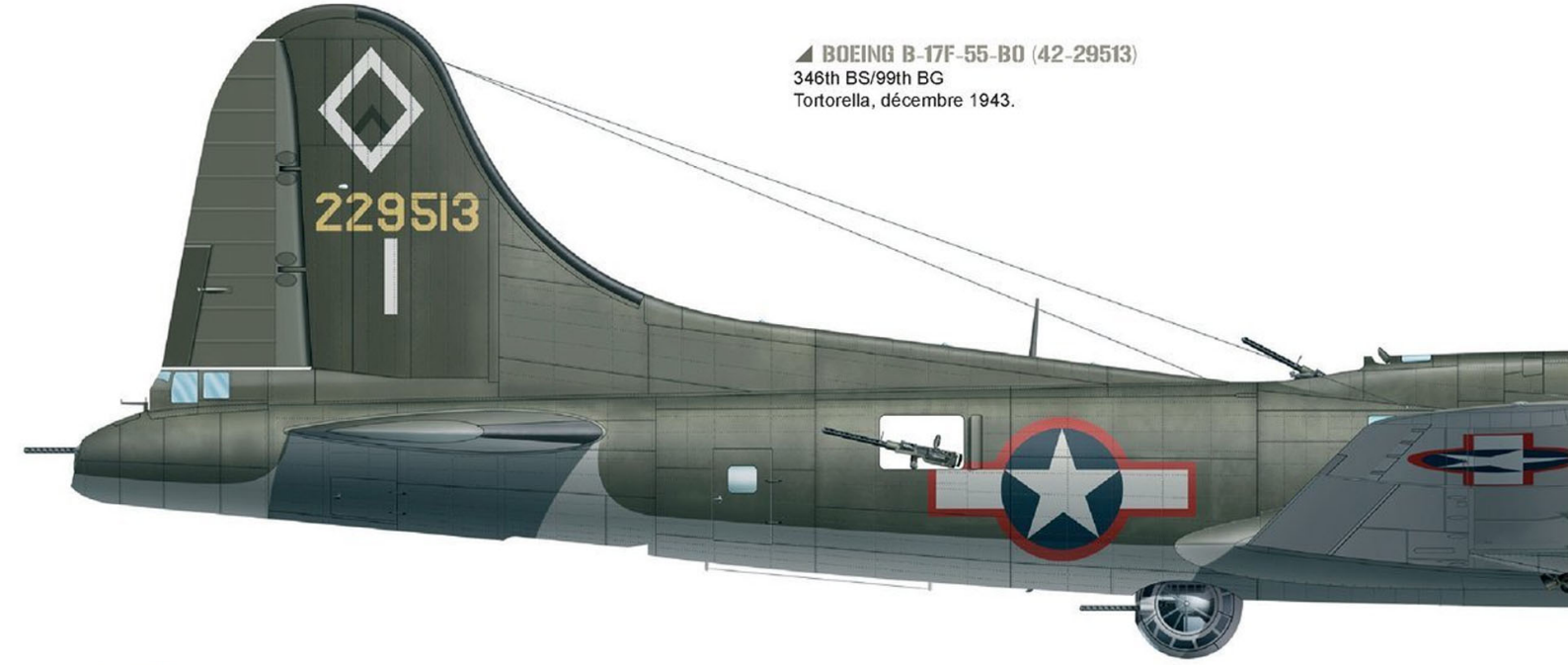
Un troisième B-17 est descendu, le 42-3065 du *1st Lieutenant* Henry S. Vogel. Celui-ci racontera les derniers moments de son appareil :

« Mon avion a été atteint par la *Flak* lourde au-dessus de l'objectif. Les deux moteurs gauches ont été mis hors d'état, et l'aile a pris feu. Au même moment, l'avion a subi une sévère attaque de la part de chasseurs ennemis. Un incendie s'est déclaré dans le compartiment du radio. L'appareil, sévèrement endommagé et constamment assailli par les chasseurs ennemis, a quitté la formation. Avec deux moteurs en moins et avec seulement un aileron et une seule gouverne de profondeur, l'avion perdait rapidement de l'altitude et devenait incontrôlable. Dans ces conditions, j'ai donné l'ordre d'évacuation à l'équipage, mais je n'ai reçu aucune réponse par l'intercom ; je ne suis pas sûr qu'il fonctionnait à ce moment. J'ai aussi utilisé la sonnerie d'alarme. »

Il est le dernier à sauter avant l'explosion de l'appareil ; quatre autres membres de l'équipage ont réussi à s'en extraire avant lui, les cinq autres périssent dans l'épave.

[2] San Giovanni était prévu pour accueillir le 97th BG, mais la piste se révélera incapable de résister au poids des B-17 en charge. apparemment subi aucune perte, nous pensons qu'il n'est pas impossible que les archives US aient été prises en défaut – ce ne serait pas une grande première.

[3] Un *Bombardment Group (Heavy)* se compose à cette époque d'environ 2 200 personnels, dont à peu près 600 navigants, pour un *Group* composé de 54 avions.



◢ **BOEING B-17F-55-BO (42-29513)**
346th BS/99th BG
Tortorella, décembre 1943.

Rameutés du nord de l'Italie (II./JG 51) et du sud de l'Allemagne (III./JG 3 et II./JG 27), les Bf 109 revendiquent 12 B-17 ! Selon certaines sources, le « 427 » aurait été descendu par une grenade WGr. 21 lancée par un Bf 110 G-2 du II./ZG 76 ; or, non seulement cette unité ne revendique aucune victoire, mais les circonstances de la chute du B-17 ne militent pas en faveur de cette hypothèse.

Le 20 décembre, le 5th BW s'en prend à un objectif en Grèce : l'aérodrome d'Athènes-Eleusis. Loi des séries ? Le 2nd BG perd trois nouveaux avions, mais cette fois tous à la *Flak*.

Le *2nd Lieutenant* William A. Slaughter, pilote du 41-24345, a consigné en style télégraphique la fin abrupte de sa mission :

« Avion a explosé en vol, 20 décembre 1943, 12h44, environ 25 km à l'ouest d'Eleusis, Grèce – Moteurs n° 2, 3 et 4 frappés à mort – Pointe avant a volé en éclats – Moteur n° 4 en feu – Installation électrique du poste de pilotage HS – Radio VHF HS – Contrôle automatique du gouvernail HS – Trappes de soute à demi éclatées – L'avion explose en vol – Narrateur a sauté à 6 300 m – Pilote, copilote et mécanicien de bord blessés, et narrateur pense que le navigateur a été blessé avant de sauter. Tous les membres de l'équipage ont évacué – Tous les parachutes se sont ouverts. »

Tout l'équipage a réussi à évacuer le B-17 et il est aussitôt pris en charge par des partisans grecs qui l'aident à échapper aux patrouilles allemandes, ainsi que l'explique le *2nd Lieutenant* Robert C. Ogletree, copilote :

« J'ai atterri sur une colline désertique, et, alors que je me débarrassais de mon parachute, un berger grec est venu vers moi. Il m'a paru animé de bonnes intentions et, d'ailleurs, il m'a embrassé et m'a serré la main chaleureusement. Il m'a emmené au sommet d'une colline où se trouvait un petit groupe de partisans en armes qui étaient là pour m'éviter de tomber entre les mains des patrouilles allemandes qui cherchaient les aviateurs ayant sauté en parachute. En peu de temps, tous les hommes de l'équipage ont rejoint un point de rassemblement dans les montagnes, où nous étions à l'abri sous bonne garde.

« Le lendemain matin, nous avons entamé notre voyage avec plusieurs Grecs qui nous servaient à la fois de gardes, de guides et d'interprètes. Nous avons été escortés de cette manière d'une cache secrète à une autre. Nous marchions de jour, sauf quand il fallait traverser une route principale ou une voie de chemin de fer. Nous les franchissions de nuit, et, une fois, nos guides nous ont fait passer entre deux bivouacs allemands. Nous avons marché huit heures par jour en moyenne pendant trente jours. La nuit, nous étions répartis entre plusieurs maisons. Dans la plupart des villages qui nous ont accueillis, les Grecs parlaient anglais et faisaient tout leur possible pour nous venir en aide. »

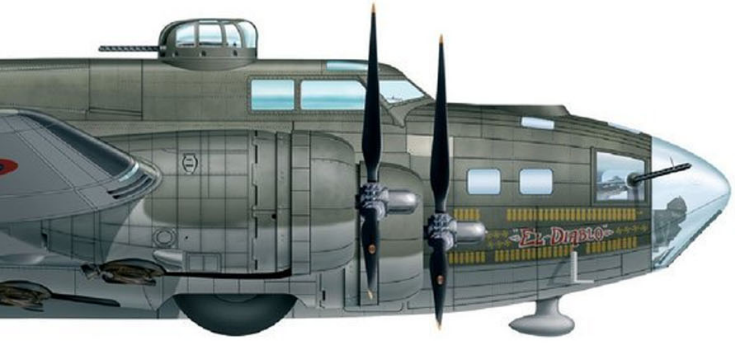
▲ The Sky Hag, ce B-17F-100-BO (42-30424) du 419th BS/301st BG est porté disparu au-dessus d'Innsbruck le 15 décembre 1943. Malheureusement, le MACR de sa perte n'a pas été retrouvé. La photo a été prise en mars 1943, et on note qu'à cette époque, le 301st BG ne se préoccupait pas de distinguer ses *Squadrons* par des marques tactiques spécifiques. Au second plan, le 41-24360 Hell's Kitchen, un futur vétéran aux 101 missions, et, derrière, le 42-30347, qui sera descendu au-dessus de l'Autriche le 29 mai 1944.

Malheureusement, le *2nd Lieutenant* William J. Nehila, navigateur, doit être abandonné parce qu'une grave blessure au pied retarde le reste de l'équipage. Il sera le seul à tomber aux mains des Allemands, les neuf autres aviateurs parvenant à rejoindre la Turquie en bateau au terme d'un périple de 31 jours.

Le 42-29736 du *2nd Lieutenant* Orville L. Doughty, dont les moteurs n° 1 et 2 ont été touchés, doit se poser sur l'île de Corfu, où les dix hommes de l'équipage sont capturés. Un troisième B-17, le 42-5776 du *1st Lieutenant* David G. Rohrig, explose en vol, faisant cinq morts, le reste de l'équipage finissant la guerre dans un camp allemand (sauf un qui s'évadera).

Le jour de Noël n'apporte aucun répit pour les 97th et 301st BG, chargés de matraquer Bolzano, son viaduc et sa gare de triage. Le *Colonel* Jean R. Byerly, commandant le 301st, a pris la tête de l'expédition dans le 42-30134 : « L'avion a été atteint par trois obus de 105 mm, qui l'ont complètement disloqué. Il est tombé de 3 000 m en vrille jusqu'à ce que l'aile droite se brise. Le brutal changement du centre de gravité a causé une violente secousse. Le bombardier, le mitrailleur supérieur et moi avons été éjectés. » Quatre des neuf hommes d'équipage sont tués, dont le *1st Lieutenant* Thomas A. Bowling, copilote, d'une manière qui peut paraître curieuse, mais qui est moins exceptionnelle qu'on ne pourrait le croire : « Le copilote a quitté son siège, a enfilé son parachute, puis il s'est assis sur le bord de la trappe de secours et n'a plus bougé. Il était paralysé par la peur. L'avion tombait rapidement en vrille. Le mitrailleur supérieur et moi avons conjugué nos efforts pour le faire se lever, mais nous avons dû y renoncer à cause de la force centrifuge. » Les Allemands trouveront son corps à quelques mètres de l'épave. Byerly est remplacé par le *Colonel* Karl T. Barthelmess [4].

[4] Alors *1st Lieutenant*, il pilotait un B-17E du 38th *Reconnaissance Squadron* qui est arrivé à Oahu en même temps que les avions japonais, le 7 décembre 1941 ; cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 15 (juillet 2013).



JANVIER 1944
DÉSASTRE AU PIRÉE

Fin décembre 1943, l'offensive alliée est stoppée sur la Ligne Gustave à hauteur de la Volturno, au pied de Monte Cassino, et à l'embouchure de la Sangro, à Pescara. Le mauvais temps, un terrain difficile et une féroce résistance des Allemands vont bloquer les armées britannique et américaine pendant de longs mois, puisque Rome ne sera prise que deux jours avant le débarquement en Normandie, ce qui contraindra à repousser celui prévu en Provence à la mi-août.

Le 14 janvier 1944, le *Lieutenant General* Ira C. Eaker prend le commandement des MAAF. Sa tâche est bien plus complexe que la précédente, car il doit gérer trois forces aériennes : stratégique (MASAF), tactique (MATAF) et côtière (MACAF). En ce qui concerne la *Fifteenth Air Force*, Eaker doit aussi faire face à la difficulté de commander une force aérienne qui n'est pas directement placée sous son autorité, puisqu'elle dépend des USSTAF depuis le 5 janvier. Toutefois, Spaatz et Eaker parlant le même langage, ils mettront plus d'huile que de sable dans les rouages, conscients que la priorité de la 15th AF consiste à appliquer la directive « Pointblank ».

Le mois de janvier 1944 démarre lentement pour le 5th BW, avec quelques raids dans le nord de l'Italie. Cependant, le 11 janvier, une nouvelle tragédie frappe le *Wing*.

Les 97th et 301st sont envoyés bombarder les installations portuaires d'Athènes. Ils pénètrent dans une crasse qui ne fait que s'épaissir à mesure qu'ils s'approchent de l'objectif, à tel point que la section de queue du 301st est contrainte de s'écarter pendant deux minutes afin d'augmenter la distance entre elle et celle qui la précède. Puis, tout à coup, à deux minutes de l'arrivée au-dessus du Pirée : « Nous volions en maintenant un cap et un angle de montée constants, écrira le *1st Lieutenant* John A. Wallace, quand deux avions ont surgi des nuages à environ 20° sur notre gauche. Ils volaient en formation. L'un est passé au-dessus de notre aile droite et l'autre sous la gauche. Celui de droite a tordu notre dérive. Le *Colonel* (Barthelmess) a perdu environ 600 m, mais a redressé en l'espace d'une minute. » La situation a été plus chaude que ne l'indique le bombardier. Après avoir été heurté, le 42-37967 passe sur le dos et pique vers le sol ; il faudra toute la dextérité du *Colonel* Karl T. Barthelmess pour remettre le Fortress en ligne de vol.

Le B-17 qui a heurté celui de Barthelmess poursuit sa folle course et percute de plein fouet le 42-3098 du *Captain* Robert W. Goen Jr., comme l'explique le mitrailleur de queue, le *Sergeant* James A. Raley :

« Notre taxi, en route pour une mission sur le Pirée, Grèce, est entré en collision avec un autre, et la queue s'est détachée du reste de l'avion, qui est parti en vrille. Impossible d'en sortir. La queue est tombée dans un taillis qui a amorti suffisamment la chute pour me permettre de m'en échapper sain et sauf après une dégringolade depuis 5 700 m. »

Un miracle comme il en arrive parfois, Raley est l'unique survivant des neuf membres de l'équipage.

Nous n'avons pas pu établir avec certitude le responsable de cet abordage, mais il est vraisemblable qu'il s'agisse du 42-29918 du *1st Lieutenant* Herbert C. Easterling, dont les onze membres d'équipage ont été tués. Le second « perturbateur » est probablement le 42-3251 du *Flight Officer* Rey F. Mayo, dont seulement trois des douze membres de l'équipage s'en sortent vivants.

La collision provoque une réaction en chaîne ; pris dans le souffle de l'explosion et dans le remous des hélices des deux B-17 les survolant en sens contraire, plusieurs B-17 sont déséquilibrés, leur perte d'assiette étant souvent aggravée par un réflexe brutal du pilote pour se dégager de cet enfer. Toutefois, dans les témoignages des survivants, il est difficile de distinguer les chutes dues à cet accident de celles qui auraient été éventuellement causées par la *Flak*. Quoi qu'il en soit, le 301st perd quatre autres appareils :

– 42-30357 du *1st Lieutenant* Richard D. Williams.

Le *Staff Sergeant* Monte Ogens, mitrailleur de queue, rassemble ses souvenirs :

▼ Une photo impressionnante du 5th BW en train de franchir les Alpes, en route vers un objectif malheureusement inconnu au début de l'année 1944. Le B-17F-15-DL (42-3026) au premier plan a manifestement été transféré du 346th BS/99th BG au 353rd BS/301st BG, et les peintres se sont contentés d'apposer les nouveaux codes tactiques par-dessus les anciens.

« Le 11 janvier 1944, vers 12h40, au-dessus du Péloponèse, une violente explosion semble avoir eu lieu à l'avant de l'appareil. Nous étions à 5 700 m, et j'ai sauté vers 900 à 1 000 m. Quand mon parachute s'est ouvert, je me suis rendu compte que tout l'avant de l'appareil, jusqu'à la soute, avait disparu. »

[5] Plus un qui a sauté de son avion en croyant qu'il allait s'écraser.

Il n'y a que trois survivants, les sept autres hommes ayant été soit tués dans la collision, soit empêchés de sortir par la force centrifuge, l'avion étant passé sur le dos avant de plonger en vrille.

– 42-30341, *1st Lieutenant* Wayne D. Cherrington (5 †). Déposition du *Staff Sergeant* Russell C. Wallace : « Notre avion s'est disloqué en vol le 11 janvier 1944 vers 12h40 au-dessus du Péloponèse, et la partie avant a pris feu après avoir heurté le sol. L'accident s'est produit à 5 700 m. » En parlant d'un « accident » survenant à la même altitude que celle à laquelle volait le 42-30357, il est possible qu'il s'agisse d'une victime collatérale des « avions fous » du 97th BG.

– 42-30466, *2nd Lieutenant* Donald S. Ready (7 †). Déposition d'un témoin oculaire : « J'étais mitrailleur de sabord sur le 42-31398 en position 21, le 466 était en position 23. Deux minutes après qu'on a commencé à grimper dans les nuages, le 466 a glissé dessous et derrière notre avion en position 22. Le pilote, qui apparemment cherchait à stopper son décrochage, a fortement incliné son aile droite, puis un remous l'a fait basculer sur le dos et il est parti en abattée et a disparu dans les nuages. » La disparition de cet avion est probablement antérieure à la collision et pourrait être attribuée à une perte de repères dans le gros temps, même si le navigateur situe la chute à 12h40.

– 42-31396, *1st Lieutenant* Joseph S. Dunbar (9 †). L'avion a explosé en vol pour une raison inconnue. Un point à noter, c'est l'un des tout premiers B-17G affectés à la *Fifteenth Air Force* (B-17G-15-BO).

Si l'on fait le bilan, le 97th a perdu deux avions et vingt hommes et le 301st cinq avions et trente et un hommes, sans compter ceux emmenés en captivité [5]. Et apparemment sans l'aide extérieure de l'ennemi !

À partir du 12 janvier, le 5th BW prête la main aux préparatifs de l'opération « Shingle », un débarquement autour d'Anzio, afin de prendre la Ligne Gustave à revers. Une fois cette opération accomplie (22 janvier), les affaires stratégiques reprennent.

Le 14 janvier, le 97th BG abandonne Cerignola pour Amendola.

Le 24 janvier, lors d'un raid sur Sofia, le 5th BW s'auto-mutile une nouvelle fois. Le 42-5836 du *2nd Lieutenant* Thomas J. Grissom Jr. (49th BS/2nd BG) se trouve sous un autre B-17 quand celui-ci largue ses bombes : « Nous volions dans les nuages, dira le *Sergeant* William R. Harkness, quand nous avons reçu l'ordre de larguer nos charges. Trois bombes de 500 lb ont frappé notre aile gauche à la hauteur du moteur n° 2. L'aile s'est brisée en deux. Les vibrations ont fini par rompre la totalité de l'aile. On a reçu l'ordre d'évacuation. J'ai été le troisième à quitter l'appareil. Je n'ai compté que cinq parachutes en plus du mien. Par la suite, j'ai appris que quatre corps avaient été retrouvés à l'intérieur de l'épave. La chute s'est produite à 35 km au nord de Skopje. »

Cinq autres B-17 sont perdus lors de cette mission, victimes d'une panne sèche ; un s'égare au-dessus de l'Albanie, où l'équipage est fait prisonnier, les autres amerrissant sur les côtes de l'Adriatique, sans perte humaine.

FÉVRIER 1944 TOUT POUR ANZIO

La campagne d'interdiction afin d'empêcher les Allemands d'envoyer des renforts à Anzio est largement récompensée : prévue pour le 3 février, la contre-attaque du *Feldmarschall* Albert Kesselring ne pourra pas commencer avant le 15.

Le mauvais temps et la nécessité d'intervenir en faveur des troupes au sol gênent la *Fifteenth Air Force* dans son action stratégique. Au début du mois de février, elle s'attaque aux usines de roulements à billes de Villa Perosa, Reggiane à Regia Emilia, Ikarus à Maribor (Yougoslavie), de torpilles à Fiume et Messerschmitt à Klagenfurt (Autriche), ainsi qu'au port de Toulon. Elle s'en prend aussi à des cibles moins stratégiques, comme les terrains d'aviation du sud de la France.

Eaker craint que les besoins du front italien ne l'empêchent de pleinement participer à l'offensive aérienne à outrance prévue par Spaatz à partir du 20 février (connue sous le nom de « Big Week ») afin de resserrer le calendrier de l'opération « Argument », qui a sérieusement dérapé en raison des lourdes pertes subies par la *Eighth Air Force* à l'automne 1943, essentiellement dues à l'absence de chasseurs d'escorte.

Les craintes du chef des MAAF se concrétisent le 16 février, quand les généraux Clark et Cannon l'appellent au secours au moment où les Allemands commencent à briser les défenses d'Anzio. Le *General* Sir Henry Maitland Wilson, commandant en chef du théâtre méditerranéen (NATOUSA), proclame l'état d'urgence le 19, ce qui place automatiquement la 15th AF à la disposition du commandement terrestre. Spaatz défend la position d'Eaker, mais devant l'insistance de Churchill, il décide de laisser la décision à Eaker. Or, ce fervent partisan du bombardement stratégique n'entend pas y renoncer. Il décide de participer *à la fois* à « Shingles » et à « Argument » en divisant sa flotte en deux.

Le 2 février, le 301st BG est muté à Lucera. Ce n'est pas une grosse réussite. La piste ne fait que 30 m de large, et les plaques d'acier des bretelles d'accès sont inégales et tordues, ce qui contraint de remorquer les avions entre la piste et leurs alvéoles. En outre, le temps est exécrable. Pour toutes ces raisons, sur les 40 B-17 qui doivent s'envoler en mission le 8, seuls 10 parviennent à prendre l'air. Le lendemain, le groupe est renvoyé à Foggia, où il restera jusqu'à l'amélioration de la situation à Lucera (9 avril).

Le 4 février, les efforts combinés du I./JG 2 et du 1./*Jagdlehrergruppe* permettent d'abattre un B-17 du 97th BG lors d'un nouveau bombardement de la tanière à *U-Boote* de Toulon. Un appareil du même groupe est abattu par la *Flak* le 10 février, lors d'une intervention au-dessus d'Anzio ; l'équipage se parachute et regagne les lignes alliées.

Le 14 février, le 97th BG perd un nouvel appareil, le B-17G 42-31044 du *2nd Lieutenant* Frank G. Chaplick. Ce dernier raconte sa mission qui aurait dû le mener à bombarder Vérone :

« En approchant de l'objectif, notre *Squadron* était désaxé d'environ 20° par rapport à la section de tête, et cet appareil a dû corriger sa trajectoire vers la droite pour s'aligner, ce qui a nécessité de mettre beaucoup plus de gaz, parce qu'il était à l'extérieur du virage. Je me suis retrouvé à l'écart de ma formation. À ce moment précis, des chasseurs ont attaqué le taxi et ont démoli le moteur n° 4 et les compresseurs des n° 2 et 3, avec de gros trous de 20 mm dans la nacelle du n° 2. Du coup, je me suis retrouvé lâché par la formation, même après avoir mis les gaz à fond. D'autres attaques ont suivi, endommageant l'appareil de manière considérable. J'ai essayé de me maintenir en formation en me plaçant sous mon *Squadron* pour m'en servir de couverture haute, ce qui a partiellement marché.

« À la première attaque, les avions ennemis ont mis les mitrailleuses de queue hors service, grièvement blessé le mitrailleur et tué le radio et le mitrailleur du sabord gauche ; celui du sabord droit a également été blessé. En plus, le haut de la tourelle supérieure a été arraché, la rendant inopérante. Le mitrailleur ventral a été légèrement blessé, mais il est resté à son poste, et les mitrailleuses ont fonctionné tout le temps. Le bombardier a largué les bombes juste après que le mitrailleur de queue a appelé pour dire qu'il était en train de mourir. Un obus de 20 mm a pénétré dans la soute, coupant un râtelier. Si les bombes avaient été encore à bord, le taxi aurait probablement explosé. Lors de l'attaque initiale, j'ai été touché par un obus et des débris de verre, ce qui m'a paralysé une main, et il ne m'a pas été facile de tenir l'avion d'une seule main.

« Après le départ des avions ennemis, trois P-47 sont venus à la hauteur du B-17 et sont restés avec nous environ cinq minutes. J'ai alors demandé au navigateur la route la plus courte pour la Corse. J'ai dû me battre avec les gouvernes pour maintenir le cap, parce que les commandes des compensateurs avaient été sectionnées. Nous avons atteint l'aérodrome de Calvi, qui avait une piste très courte et était entouré de hautes montagnes des deux côtés. Le moteur n° 1 fumait sérieusement en raison de l'effort excessif qui lui avait été demandé.

Le n° 2 perdait son huile par les trous des 20 mm, et la timonerie entre ce moteur et la manette des gaz avait été endommagée ; il tournait mal et donnait peu de puissance. Le n° 3 était intact, mais son compresseur était HS. J'ai essayé d'atterrir, mais à cause de la présence des montagnes et de la condition générale de l'appareil, je n'ai pu me poser ni sur les roues ni sur le ventre. J'ai alors pensé que le mieux était d'amerrir près de la plage. J'ai donné l'ordre à l'équipage de se préparer à un amerrissage. L'appareil ne s'est pas brisé à l'impact et a même surnagé pendant deux minutes. L'équipage a eu amplement le temps d'évacuer, mais nous n'avons pas pu sortir les corps de nos trois morts. Nous avons pu aider le Lt. Baron, qui, sérieusement blessé, ne pouvait pas évacuer seul. Les canots se sont gonflés immédiatement. L'ASR britannique nous a recueillis et a prodigué les premiers soins à l'équipage. Les blessés ont été emmenés au dispensaire de l'aérodrome, puis envoyé au 15th *Field Hospital* de Bastia. Nous sommes restés une nuit à Calvi et deux à Bastia avant d'être rapatriés. Le Lt. Baron est resté à l'hôpital. »

La 3./JG 77 revendique trois B-17.

FÉVRIER 1944
PAS DE MIRACLE AU MONT-CASSIN

Le 15 février, le 5th BW effectue l'un des raids les plus controversés de l'aviation américaine, qui s'achève par l'entière destruction de l'abbaye du Mont-Cassin. Le bombardement commence à 09h24, et l'expédition est dirigée par un appareil au numéro prédestiné à l'œuvre qu'il va accomplir : 666 ! Environ 576 tonnes de bombes lancées par les lourds, puis les moyens, ravagent le monastère, un monument majestueux datant de la fin du XIVe siècle, haut lieu de la chrétienté, car fondé par saint Benoît en 530. Les Américains ont pris la précaution d'avertir les occupants en larguant des tracts la veille. Il n'y a pas de victime parmi les moines qui n'ont pas souhaité quitter l'abbaye, mais on déplore plusieurs centaines de morts parmi les réfugiés qui n'ont pas voulu croire leurs libérateurs capables d'un tel acte.

Pourtant, l'immense majorité des hauts gradés américains n'étaient pas favorables à en arriver à une pareille extrémité et, au Vatican, qui s'inquiétait des combats qui s'y déroulaient, le *Foreign Office* avait donné l'assurance que le monastère serait épargné. Toutefois, le général Bernard C. Freyberg, commandant la division néo-zélandaise, a affirmé que des parachutistes allemands s'étaient réfugiés dans l'enceinte du monastère, d'où ils tiraient sur les troupes alliées. Erreur d'appréciation ou contre-vérité volontaire ?

Les parachutistes en question n'occuperont le monastère qu'une fois celui-ci en ruines ! En fait, en le réduisant en un tas de gros gravats, les bombardiers américains ne feront que compliquer la tâche de leurs propres troupes, qui auront les pires difficultés à en déloger les défenseurs – il leur faudra trois mois pour enlever la place !

▶ Gros plan sur la pin-up de SWEATER GIRL (42-29472). Sur cette photo, il porte les marques réglementaires du 416th BS/99th BG.

▼ Retour à Tortorella sous la pluie pour le B-17F655-BO (42-29472), SWEATER GIRL, un vétéran du 348th BS/99th BG, qui effectuera 111 missions avant d'être transformé en avion de reco météo ; il finira au pilon aux USA en septembre 1945. On note que ses marques tactiques ne sont pas conformes, puisque le 99th BG avait adopté des chiffres romains pour désigner ses *Squadrons*, mais on le pardonnera à l'équipage au vu de la splendide pin-up sur la dérive.

Sans doute pour désamorcer une situation fâcheuse au sein de son électorat catholique, le président Franklin D. Roosevelt donne une conférence de presse le soir même : « Je viens d'apprendre par nos journaux du soir que nos Forteresses volantes ont bombardé l'abbaye du Mont-Cassin. Nos correspondants expliquent en termes clairs qu'il a fallu frapper l'abbaye parce que les Allemands s'en servaient pour nous bombarder. »

Qui a donné l'ordre ? On ne le saura jamais, et le fautif s'est bien gardé de revendiquer son acte compte tenu de la répercussion médiatique qu'a eue cette malencontreuse affaire. Toutefois, peu de militaires avaient le pouvoir de déclencher une expédition de bombardement, et il faut certainement chercher du côté du général Harold R. L. G. Alexander, supérieur direct de Freyberg, ce dernier ne s'étant jamais caché de son désir de voir le Mont-Cassin écrasé par l'aviation, ou de Henry Maitland Wilson, qui affirmera qu'il détenait douze preuves irréfutables de la présence de soldats allemands dans le cloître *avant* le bombardement, mais se gardera bien de les révéler ! Militaires et politiques se serreront les coudes. Quant à Churchill et Roosevelt, ils couvriront leurs généraux.

Comble d'ironie, c'est à l'instigation du commandant du XIV. *Panzerkorps*, le *General der Panzertruppe* Fridolin von Senger und Etterlin, que le plus gros des trésors de l'abbaye et de sa bibliothèque, en particulier des manuscrits d'une valeur inestimable, a été mis à l'abri au Vatican avant le début de la bataille [6]. Les Allemands ont également pris la précaution de faire évacuer la majeure partie des moines, ainsi que la population de la ville voisine. La propagande nazie aura beau jeu de présenter les troupes allemandes comme le « dernier rempart de la civilisation européenne » contre les « nouveaux barbares » américains.

[6] Une initiative personnelle de Senger, catholique, dont la famille – hasard étonnant – était liée depuis très longtemps aux Bénédictins.

[7] La mission du 20 a dû être rappelée en raison du mauvais temps. Et Arnold qui voulait envoyer la 8th AF en Italie en hiver sous prétexte que le temps y était plus favorable qu'en Angleterre…

[8] Les B-24 y ont été taillés en pièces la veille.

FÉVRIER 1944 MASSACRES EN SÉRIE

Le 22 février, soit deux jours après le début de la « Big Week » [7], les B-17 retournent à leur cible favorite et moins polémique : les usines Messerschmitt de Ratisbonne. Le 97th BG y laisse deux avions abattus par la chasse.

Le 24 février, 140 B-17 du 5th BW se dirigent vers Steyr (Autriche) et le site de Daimler-Puch [8]. Pas moins de 243 chasseurs allemands décollent à leur rencontre, mais tous n'entrent pas au contact. Les I./JG 27, II./JG 53 et II./ZG 1 peuvent les intercepter à environ 150 km de leur objectif, et le III./JG 3 n'arrive sur zone que lorsque le bombardement commence. La plupart se concentrent sur le « tail-end Charlie », le groupe situé à l'arrière de la formation – en l'occurrence, le 49th BS/2nd BG.

La Luftwaffe revendique 21 B-17 (plus deux HSS), permettant à quelques as d'améliorer leur palmarès : *Major* Walther Dahl (Kdr. III./JG 3), ses 62 et 63e victoires, *Major* Gerhard Michalski (Kdr. II./JG 53), sa 62e, *Oberfeldwebel* Herbert Rollwage (5./JG 3), sa 51e, et l'*Oberfeldwebel* Rudolf Ehrenberger, sa 45e.

▼ MARISHKA, le B-17G-25-DL 42-38066 du 32nd BS/301st BG BG, vient juste de rentrer de la mission du 2 avril 1944 sur l'usine de roulements à billes de Steyr. Une équipe médicale attend pour prendre le ou les blessés en charge.

Pour une fois, les revendications sont assez proches de la réalité : 18 Fortress sont abattus, dont pas moins de 14 appartiennent au 2nd BG, les 301st et 99th se répartissant le reste à hauteur de trois pour le premier et d'un pour le second. On peut comprendre la saignée infligée au 2nd BG, quand on sait qu'un *Bombardment Group* se compose alors de 54 avions [9] – il vient de perdre 26 % de ses effectifs, dont la totalité des avions engagés par le 49th BS !

Comme le dira le *2nd Lieutenant* James D. Wise, copilote du B-17F 41-24618 du *Flight Officer* George P. Durney : « Nous formions le n° 5 Sqn, et je n'ai aucune idée de ce qu'il est advenu du n° 6, mais je crois que je pouvais le deviner. La *Flak* au-dessus de l'objectif a été la bienvenue, parce qu'elle a chassé les avions ennemis. En peu de temps, tous les B-17 derrière nous avaient disparu. »

Parce qu'il n'est pas possible dans le format imposé par un hors-série de traiter tous les cas, nous ne citerons que la conclusion du rapport rédigé par l'officier de renseignement du groupe :

« Conclusion de l'enquête sur la perte de six B-17 (la totalité du *Squadron*) composant le troisième *Squadron* de la seconde vague lors d'une mission de combat sur Steyr, Autriche, le 24 février 1944.

« Ce groupe a été fortement attaqué par des avions ennemis entre 12h15 et 13h15. De 75 à 110 avions ennemis ont pris part au combat, poussant leurs attaques de manière très agressive jusqu'à moins de 50 m de tous côtés, mais principalement sur les six heures, se concentrant sur les éléments de queue. Parce que les chasseurs ont attaqué la totalité du groupe avec une agressivité inhabituelle, les équipages étaient si occupés à défendre leur propre avion que, malgré un soin particulier apporté à leur interrogatoire, il n'a pas été possible de reconstruire la manière dont chacun des appareils de ce *Squadron* a été perdu. »

Le 2nd BG recevra une *Distinguished Unit Citation* pour cette mission.

En dépit de ces pertes très lourdes, la CBO, « Pointblank » ou « Argument » – quelle que soit la manière dont on baptise l'offensive à outrance de l'USAAF – ne laisse aucun répit aux aviateurs. Le lendemain (25 février), la 15th AF repart au combat. L'objectif est Ratisbonne et son industrie aéronautique.

Cette fois encore, comme la veille, aucune escorte n'est prévue sur le trajet aller. Cette fois encore, comme la veille, les P-38 arriveront comme les carabiniers pour constater les dégâts et raccompagner les survivants jusqu'à leur base. On peut réellement se poser des questions à propos de l'aveuglement des responsables des USSAF concernant la capacité des bombardiers à se défendre seuls en milieu hostile. Les pertes insupportables infligées à la *Eighth Air Force* au second semestre 1943 ont fini par précipiter le P-51 Mustang sur le devant de la scène au début de l'année 1944 [10], mais il n'y en a pas encore assez pour en équiper la 15th AF. Mais peut-être faut-il aussi y voir les conséquences de la décision d'Eaker de partager son aviation en deux et la nécessité d'utiliser les P-38 comme chasseurs-bombardiers en faveur des troupes au sol.

Peu importe les raisons, les B-17 vont encore trinquer : 19 ne rentreront pas, dont pas moins de 12 appartiennent au 301st BG – un taux de pertes de plus de 16 % pour ce dernier.

Le *Staff Sergeant* Robert E. Barkman, mitrailleur de queue au 32nd BS/301st BG, a assisté à la fin du 42-31664 (équipage du *2nd Lieutenant* David F. Paxton) :

« L'avion n° 42-31664 volait à notre droite. Il a été atteint par des chasseurs à environ 30 minutes avant l'objectif et vers 12h30 il est tombé, les quatre moteurs en feu, et un incendie ravageait le fuselage à l'intérieur comme à l'extérieur. Un homme a sauté avec ses habits en flammes, et quand il a ouvert son parachute, celui-ci a aussi pris feu. Le suivant a fait une chute libre de 1 200 m, et son parachute s'est ouvert normalement. Vers 6 300 m, l'avion s'est désintégré. »

Un appareil (42-31391) amerrit à proximité d'Anzio, l'équipage (moins un homme qui a sauté et sera fait prisonnier) regagne les lignes américaines, et un second (42-31872) dans l'Adriatique, près de Grotaglie (3 tués, 7 prisonniers) ; le 42-30095 réussira à rentrer avec seulement six hommes à bord, trois autres ayant choisi d'évacuer au-dessus des Alpes. Le 301st BG perd en tout 109 aviateurs : 37 tués et 72 prisonniers. Aucun appareil ne rentre indemne, et six sont tout juste bons pour la ferraille.

Le 2nd et le 301st BG se voient conférer une *Distinguished Unit Citation* pour cette mission – leur seconde et, fait unique dans les annales de l'Air Force, vingt-quatre heures après avoir reçu la première pour le 2nd BG.

La chasse allemande, principale responsable des pertes américaines, est créditée de 30 B-17 abattus et 5 HSS – l'un de ces « tirs ayant entraîné la séparation d'un bombardier du reste de la formation » permet à l'*Oberstleutnant* Johannes Steinhoff (*Kommodore* JG 77) d'obtenir son 166e succès.

Le 25 février marque la fin de la « Big Week ». Nous en

▼Également de retour de Steyr, le 2 avril, le B-17G-30-BO 42-31885 du 341st BS/97th BG porte les stigmates de la rencontre de son empennage vertical, avec des éclats d'une grenade WGr.21 allemande.

étudierons le bilan dans le chapitre consacré à la *Eighth Air Force*. Il marque aussi un coup de frein aux missions stratégiques sans escorte pour la *Fifteenth*. Eaker doit donc réviser ses ambitions à la baisse, ce qui tombe bien, parce que le front italien va bientôt accaparer son attention.

MARS 1944 OPÉRATION « STRANGLE »

La directive du 19 mars fixe les objectifs de l'opération « Strangle » : « réduire l'approvisionnement de l'ennemi à un niveau tel qu'il lui sera impossible de maintenir et faire combattre ses forces en Italie centrale. » Cette opération, qui porte un nom on ne peut plus approprié (étranglement), concerne toutes les aviations alliées : stratégique, tactique et côtière. Le Haut commandement espère ainsi éviter une offensive terrestre générale (opération « Diadem »). Toutefois, les choses ne tourneront pas exactement comme espéré, et « Diadem » devra être lancée. « Strangle » sera alors poursuivie, mais en ciblant davantage les routes et en rapprochant les sorties de la ligne de front. « Strangle » aura un impact majeur sur la réussite de « Diadem », notamment en retardant de manière significative l'envoi de renforts venus du nord de l'Italie et en privant les Allemands de leur mobilité, qui a toujours été leur atout majeur dans les combats terrestres. Les planificateurs de l'opération « Overlord » s'inspireront fortement de « Strangle ».

Le 5th BW profite également de l'opportunité pour mener sa guerre personnelle contre la Luftwaffe en visitant les aérodromes de la chasse allemande utilisés pour intercepter les bombardiers se dirigeant vers la Bavière, l'Autriche et les Balkans. Cependant, les Allemands ne sont pas décidés à laisser faire les Américains.

Le 18 mars, les B-17 s'en prennent à Villaorba et Udine, où ils obtiennent de bons résultats à coups de bombes à fragmentation de 10 kg. La Luftwaffe intercepte la première expédition une demi-heure avant qu'elle n'atteigne son objectif. Des témoins notent la présence de nombreux bimoteurs, dont des Ju 88 armés de lance-roquettes. Selon le *Technical Sergeant* Raymond L. Terrell, c'est l'un d'eux qui a abattu le 42-31749 du *1st Lieutenant* Willard O. Butler Jr. du 20th BS/2nd BG :

« Quand les chasseurs ont attaqué notre formation, huit Ju-88 sont arrivés sur nos six heures à la même altitude. Quatre ont attaqué notre *Squadron*, et les quatre autres ont attaqué le *Squadron* n° 3. À une distance d'environ 600 m, les Ju-88 ont commencé à tirer leurs roquettes. De ce que j'ai pu noter, je dirais que l'ennemi tirait une roquette à la fois, et chacun tirait à son tour dans un ordre établi, de gauche à droite. Je crois que c'est la troisième ou la quatrième roquette qui a touché la queue de l'avion n° 42-31749, explosant au contact. L'explosion a détruit le stabilisateur horizontal gauche et la plus grosse partie du stabilisateur vertical. L'avion n° 749 a brutalement cabré, comme s'il effectuait une chandelle, puis il est tombé en vrille à plat, et je l'ai perdu de vue quand il a quitté mon champ de vision. Je n'ai aperçu aucun parachute. »

Il y aura pourtant un survivant, le bombardier ; fait prisonnier, il s'évadera mais sera tué en service aérien commandé en 1945. Deux autres B-17 sont abattus de manière plus conventionnelle. Le Ju 88 n'ayant pas été, à notre connaissance, équipé en WGr. 21, il semble plus probable qu'il se soit agi de Bf 110 G-2/R3 du II./ZG 1, présents sur le secteur.

Pendant ce temps, les 97th et 99th BG attaquent Udine, à quelques kilomètres de Villaorba. Là encore, il est question de roquettes, mais celles-ci ont été tirées par des monomoteurs, ainsi que l'explique un témoin :

« Le B-17F 42-5439 était le troisième élément du troisième *Squadron*, et l'élément était décalé sur la gauche du leader au moment du bombardement. Juste quand les bombes ont été lancées, il y a eu une explosion dans la queue dudit B-17, et je crois que celle-ci a été causée par une roquette tirée par un FW 190 ou un Me 109, car d'autres roquettes sont passées entre notre *Squadron* (le quatrième) et le troisième. »

Le mitrailleur de queue est éjecté dans l'explosion ; avec 45 missions au compteur, le *Staff Sergeant* Quentin G. Pike était l'un des vétérans du 347th BS/99th BG. Il sera le seul tué de l'équipage du *2nd Lieutenant* Gerald P. Lombard, les neuf autres membres de l'équipage étant faits prisonniers.

Aucun Fw 190 n'étant présent dans le secteur, il est vraisemblable que les roquettes (ou grenades aériennes) ont été tirées par le I./JG 53, dont on sait que ses Bf 109 G-6 ont été équipés de WGr.21. D'ailleurs, son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Jürgen Harder, revendique ce jour-là un B-17 comme étant sa 43e victoire.

Les 97th et 99th BG perdent chacun deux avions.

En raison du format qui nous est imparti, il ne nous est pas possible de relater toutes les missions en détaillant les aventures et les mésaventures des équipages, leurs drames et leurs joies autant que nous aimerions le faire ; un livre serait à peine suffisant. Il est, cependant, des événements marquants qu'il est difficile de ne pas relater, comme cet épisode étrange qui s'est déroulé le 19 mars lors d'une mission de la *Fifteenth* sur Steyr, et qui est conté par le *1st Lieutenant* Ped G. Magness du 97th BG [11] :

« Un B-17 avait été incendié, et l'équipage avait commencé à sauter. L'un des aviateurs tira trop vite sur la corde de son parachute, et celui-ci se coinça dans la soute à bombes. L'homme pendait dans le vide et, pris dans le vent relatif, il n'arrêtait pas de cogner le fuselage. La guerre – et le temps – semblait hésiter, et chacun arrêta de tirer. Alors, un Me 109 fonça au milieu des B-17.

[9] La composition d'un *Bomb Group* évoluera tout au long de la guerre et selon les *Air Forces*.

[10] Voir *Aéro-Journal* hors-série n° 13, *P-51 Mustang, Master and commander* (décembre 2012). [11] *B-17 Flying Fortress Units of the MTO* – Combat Aircraft n° 38 – William N. Hess – Osprey Publishing, Oxford, 2003.

[11] *B-17 Flying Fortress Units of the MTO* – Combat Aircraft n° 38 – William N. Hess – Osprey Publishing, Oxford, 2003.

◢ **BOEING B-17G-25-DL (42-38066)**
32nd BS/301st BG BG
Foggia, 2 avril 1944.

Les mitrailleurs furent étonnés par le cran de l'Allemand, parce qu'il savait que toutes nos mitrailleuses étaient pointées sur lui. Le pilote de chasse redressa, visa l'aviateur et tira. Il ne fut pas inquiété, et nos mitrailleurs le laissèrent repartir comme il était venu, sans tirer la moindre salve. Puis la guerre reprit ses droits.
« Ce garçon était voué à une mort horrible. Personne d'entre nous n'avait voulu lui tirer dessus. En fait, nous essayions de nous écarter, parce que nous savions que son B-17 allait exploser et que ses débris nous auraient causé beaucoup de dégâts. C'était un geste d'humanité, et c'est pour cette raison que personne n'a tiré sur l'Allemand. »
Une bien jolie histoire comme on aime en lire !
Ainsi qu'on l'a vu plus haut, le 5th BW a reçu ses premiers B-17G au début du mois de janvier. Le 28 mars, ordre est donné au 2nd BG d'échanger ses B-17F contre les B-17G du 99th BG ; la formation du *Colonel* Herbert E. Rice devient ainsi le premier *Bombardment Group* de la *Fifteenth Air Force* entièrement équipé en B-17G.
La promesse d'Arnold de doter la *Fifteenth Air Force* de 21 groupes lourds au 31 mars tarde à se matérialiser [12], mais le 9 mars arrive à Celone le 463rd *Bombardment Group* du *Colonel* Frank A. Kurtz. L'avant-dernier jour du mois de mars, les B-17G flambant neufs du 483rd BG, commandé par le *Colonel* Paul L. Barton, posent leurs roues sur la piste de Tortorella. Malheureusement pour eux, le bizutage imposé par le 5th BW met ces « bleus-bites » dans le grand bain : leurs B-17G sont affectés sans délai au 99th BG, qui leur refourgue ses B-17F asthmatiques en contrepartie. Bienvenue en Italie ! La 15th AF ne recevra plus d'autres renforts en B-17.

[12] Il la tiendra. À la fin de la guerre en Europe, la *Fifteenth Air Force* comptera 6 groupes sur B-17 et 15 sur B-24.

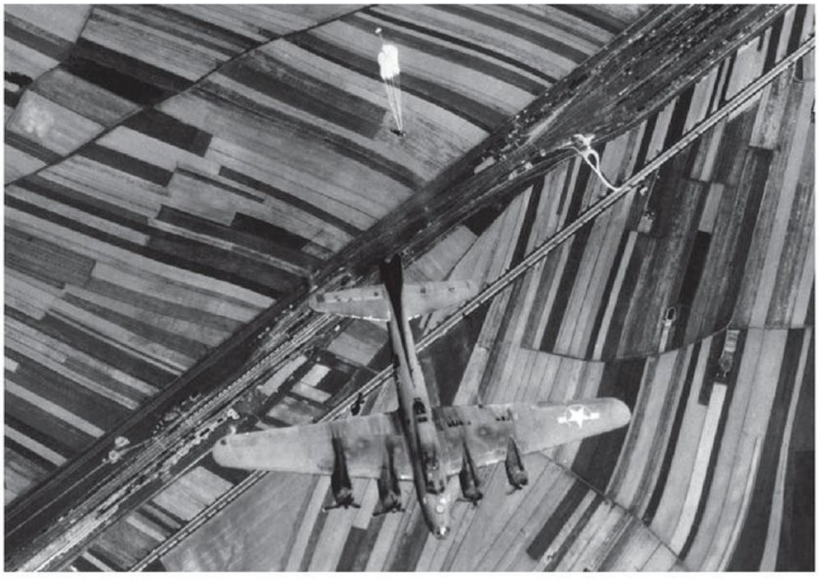
AVRIL 1944
NOUVEL ÉQUIPEMENT, NOUVELLE BOMBE

Le retour du beau temps permet aux *Heavies* de se concentrer pleinement à « Pointblank ».
Steyr est décidément un objectif maudit pour les B-17 de la 15th AF. Le 2 avril, ils perdent cinq des leurs, dont au moins deux abattus par les Bf 110 G-2/R3 du II./ZG 1.
Le 3 avril, la 15th AF prend les défenses allemandes par surprise en attaquant Budapest. Le raid est raté, et une bonne partie des bombes tombent dans la ville, tuant 1 073 civils. Malgré une opposition assez faible, puisque seulement deux escadrilles de Bf 109 G et deux de Me 210 Ca hongrois entrent au contact, six B-17 sont descendus, dont un par un Me 210 de l'escadrille 5/1. – la première victoire de ce type sous les couleurs hongroises.
Le 5 avril marque le retour des bombardiers américains dans le ciel de Ploesti, huit mois après la célèbre mission « Tidal Wave », mais l'expédition est majoritairement composée de B-24.
Véritable baptême du feu, la 5e mission du 463rd BG sur l'aérodrome de Zagreb, le 6 avril, voit la perte des deux premiers appareils de cette unité.
Le 15 avril, retour à Ploesti, mais cette fois avec un instrument permettant un bombardement de précision quel que soit le temps ou la couverture nuageuse : le radar H_2X ou AN/APS-15, version « made in USA » du H_2S britannique. Baptisé « Mickey Mouse », ce système, installé à la place de la tourelle ventrale, donnera le surnom de « Mickey Ship » aux avions qui en seront équipés. Si le bombardement est loin d'être une grande réussite, au moins il a pu avoir lieu.
En cours de route, 41 B-17 se détachent pour s'en prendre à la gare de triage de Nis (Yougoslavie).
Un autre équipement spécial est livré au 301st BG : la bombe téléguidée AZON (acronyme pour *AZimuth ONly*) créée par le *Major* Henry J. Rand (voir Chapitre 3).

La première mission est effectuée le 17 avril par six avions spécialement modifiés, mais à la suite d'une erreur de navigation, ceux-ci rentrent avec leur bombe encore accrochée. Très vite, cette « smart bomb » s'avère trop complexe à manipuler, et les résultats ne seront pas à la hauteur des attentes.
Le 23 avril, lors d'un raid sur Wiener Neustadt, le 97th BG manque de perdre son patron, le *Colonel* Jacob E. Smart, pilotant le B-17G 42-97585 de la manière dont l'a consignée le *Technical Sergeant* John J. Durante dans son rapport :
« Je, soussigné, volait en tant qu'opérateur radio à bord de l'avion n° 585 quand nous avons été touchés quelques minutes avant de larguer les bombes. Le taxi a été secoué par l'explosion d'un obus de *Flak* dans le moteur n° 4. Les vibrations se sont calmées après que nous sommes passés au-dessus de l'objectif et, alors que nous survolions la côte yougoslave, elles ont repris avec plus de vigueur, et le moteur n° 4 s'est mis à perdre son huile. Le feu a pris, et le pilote a donné la permission de sauter aux hommes qui voulaient évacuer le taxi. Six ont sauté. J'ai vu les parachutes s'ouvrir normalement. Le pilote a repris le contrôle de l'avion, et l'incendie a été éteint. Nous sommes rentrés à notre base. »
Ayant atterri près de Zagreb, les six hommes sont pris en charge par les partisans yougoslaves, qui leur feront gagner l'Italie un mois plus tard.
Pendant ce temps, 36 B-17 du 99th BG affrontent *Flak* et chasseurs allemands au-dessus du même objectif. Ils obtiennent d'excellents résultats et ne perdent aucun des leurs, même si la plupart reviennent endommagés à des degrés divers. Cette performance vaut au groupe sa seconde *Distinguished Unit Citation*.

MAI 1944
MÊMES MOTIFS, MÊME PUNITIONS

Le 12 mai, l'opération « Diadem » est lancée. Elle complique sérieusement les choses sur le plan logistique pour les Alliés, car dans moins d'un mois doit se dérouler une opération autrement plus ambitieuse et importante : « Overlord », d'autant qu'une partie des troupes et du matériel, prévue pour l'opération « Anvil » (les débarquements en Provence), se trouve donc dans l'impossibilité de participer à « Diadem ». Le retard pris sur le planning à Anzio et à Monte Cassino met en péril l'existence même de « Anvil ». Les Britanniques demandent son annulation ; Eaker partage ce souhait, car il craint que la mobilisation de ses chasseurs à long rayon d'action soit préjudiciable à son offensive stratégique.



▼ Figurant parmi le « top ten » des photos les plus dramatiques montrant la fin d'un bombardier pendant la Seconde Guerre mondiale, cet instantané laisse deviner le sort final du B-17F-75-BO 42-29856 (PATCHES) du *2nd Lieutenant* Raymond J. Scranton (815th BS/483rd BG), touché à mort au-dessus de Wiener Neustadt le 10 mai 1944. Son carburant fuit entre les moteurs n° 1 et 2, qui tournent encore, alors que les hélices des moteurs n° 3 et 4 sont en drapeau. Deux membres d'équipage ont sauté, et on aperçoit le parachute du deuxième en train de s'ouvrir, six autres les suivront et seront faits prisonniers, mais le pilote et un mitrailleur ont déjà été tués.

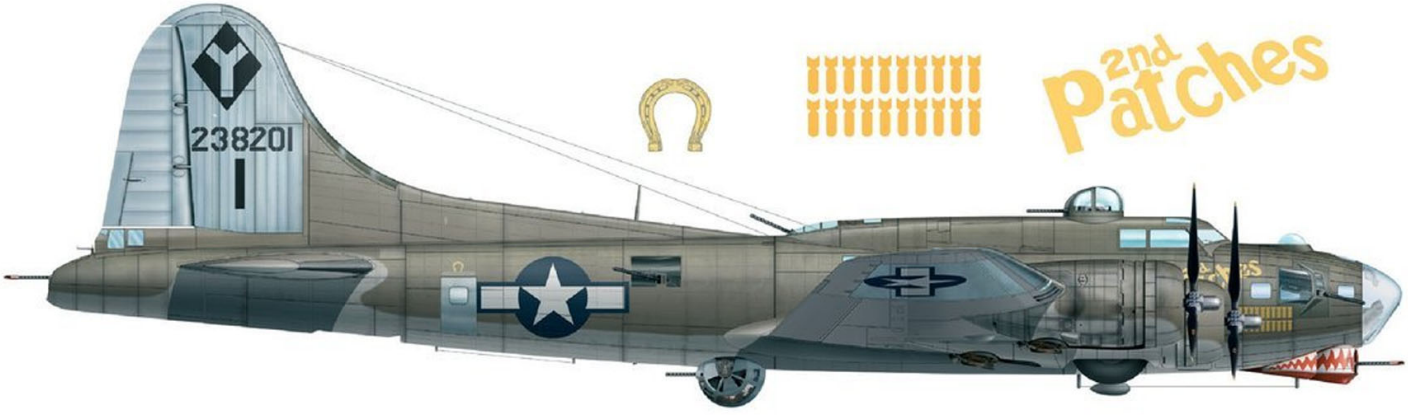
L'état-major américain insiste pour son maintien, mais repousse la date d'exécution, initialement prévue au 10 juillet.
Le 12 mai, les Polonais enlèvent le Mont-Cassin, et la campagne d'interdiction paie maintenant ses dividendes. Le 19 mai, la Ligne Gustav est franchie, et la retraite de Kesselring prend l'allure d'une déroute.
Le 10 mai, Jacob Smart mène sa dernière mission en tant que commandant du 97th BG ; il doit, en effet, succéder au *Brigadier General* Charles W. Lawrence à la tête du 5th *Bombardment Wing*. Ce sera effectivement sa dernière mission, mais le sort et la *Flak* décideront de la suite de sa carrière. À 5 km à l'ouest de Wiener Neustadt, le B-17G 42-97655 prend un coup direct dans le nez, éjectant le pilote et le mécanicien dans le vide. Le *2nd Lieutenant* Charles W. Caudill a assisté à la scène :
« Je volais en tant que bombardier à bord de l'avion n° 1392, sur la droite de l'avion n° 655 du colonel. Je n'ai aperçu que brièvement l'appareil au moment où il a été touché. Il m'a semblé qu'il avait pris un coup direct dans le nez. Le nez jusqu'au bord d'attaque du moteur n° 3 avait disparu. J'ai vu la roue droite sortir et une bombonne d'oxygène tomber du poste de pilotage. Je n'ai vu aucun parachute. J'ai été atteint une minute ou une minute et demie avant le bombardement. Je n'ai pas vu s'il avait largué ses bombes. »
Peu après, l'avion se brise en deux (vraisemblablement à la suite de l'explosion des bombes), et le mitrailleur arrière tombe avec la queue ; il réussira à sauter. Smart et ses deux compagnons d'infortune sont faits prisonniers ; les sept autres sont tués.
Toutefois, le plus touché est le 463rd BG, qui ne perd pas moins de sept appareils, la plupart à la chasse allemande, qui se sortira assez facilement des griffes de l'escorte (168 P-38, 48 P-47 et 48 P-51). Ce sont en tout 22 bombardiers (B-24 inclus) qui sont descendus ce jour-là.

Le 18 mai, le 5th BW (qui n'a donc pas changé de commandant) reprend la route de Ploesti. Le mauvais temps contraint les B-17 à faire demi-tour, sauf les 35 du 463rd BG, qui sont menés par un « Mickey Ship ». Ils sont attendus par une centaine de chasseurs allemands et roumains, qui, avec l'aide de la *Flak*, amputent la formation de six machines. Bien que le bombardement soit considéré comme médiocre (en dépit de ce qu'en dira le communiqué officiel), le 463rd reçoit une *Distinguished Unit Citation*. Ce groupe déplore la destruction de 17 Fortress au cours du mois de mai – près d'un quart de sa dotation.
Fin mai, les *Heavies* retrouvent le sud de la France, bombardant les lignes de communication allemandes à Lyon et Toulon (25), les terrains et dépôts d'aviation à Avignon et Saint-Étienne (26 et 27), puis poursuivant leurs destructions systématiques des viaducs début juin (Anthéor, Nice et dans la région de Gênes, Turin et Novi Ligure) dans le cadre de l'opération « Anvil ».
Dans la soirée du 4 juin, les Alliés pénètrent dans Rome. Deux jours plus tard, les yeux des militaires alliés et du monde entier sont tournés vers la Normandie.

JUIN 1944
UNE OPÉRATION « FRÉNÉTIQUE »

L'idée de pouvoir utiliser des bases soviétiques pour des missions navettes depuis l'Angleterre et l'Italie remonte à la conférence des ministres des Affaires étrangères à Moscou en octobre 1943. En fait, l'installation de bases temporaires sur le sol russe n'est pas chose nouvelle : la RAF avait utilisé brièvement le terrain de Mourmansk en 1941.

BOEING B-17G-30-DL (42-38201)
346th BS/99th BG
Tortorella, juin 1944.



▲ Trois aviateurs américains après leur atterrissage en Ukraine. On aperçoit derrière eux le B-17G-35-BO (42-32061) LUSCIOUS LOUISE du 348th BS/99th BG.

◀ Au premier plan, un vétéran du 414th BS/97th BG, WAR PAPPY (42-30407), qui effectue sa 100e mission de guerre le 14 mai 1944, en train de survoler une ferme collective en Ukraine lors de la sortie du 2 juin 1944. Ce B-17F-100-BO sera renvoyé aux États-Unis en avril 1945. On note que le rouge du liseré des cocardes d'origine a été remplacé par un bleu plus foncé que la teinte officielle.

Cependant, Staline avait refusé l'installation d'un *Squadron* de Hampden, qui, pourtant, devait protéger les convois maritimes ravitaillant l'URSS, comme il avait refusé de prêter une base dans le Caucase à la RAF et à l'USAAF. La crainte d'une « contamination » des populations locales par un afflux soudain d'Occidentaux et la possible menace sur les pétroles du Caucase avaient constitué le principal moteur de ce refus.

Arnold voit en l'utilisation de bases en URSS la possibilité d'intensifier la campagne de bombardement et d'atteindre des objectifs actuellement trop distants. Les politiques américains, de leur côté, pensent que ce précédent serait utile pour amener l'URSS à une collaboration dans leur guerre contre le Japon, collaboration qui pourrait déboucher sur l'ouverture d'une base US à Vladivostock.

Interrogé par Eisenhower, Spaatz estime que les missions navettes augmenteraient considérablement la capacité offensive des bombardiers stratégiques. Il explique que son intention serait de ne pas envoyer plus de 360 bombardiers à la fois et, de préférence, de petites formations de 120 appareils. Pour lui, il ne serait pas nécessaire d'installer un dépôt et un atelier de réparation, mais il serait utile de disposer de mécaniciens pour aider à la maintenance des avions.

Cette fois, Staline se montre réceptif. Discutée à nouveau lors de la conférence de Téhéran, cette demande est acceptée par Staline le 2 février 1944. Il concède l'emploi de trois bases, toutes en Ukraine : Poltava, Mirgorod et Piriatine. Les deux premières sont réservées aux bombardiers, la dernière aux chasseurs.

Du côté américain, si l'opération a reçu le nom de code de « Frantic » (frénétique), ce n'est pas par hasard, car il reflète l'état d'esprit d'Arnold vis-à-vis des atermoiements soviétiques à considérer le projet. Quatre mois ne sont pas de trop pour acheminer, *via* Téhéran, les 1 200 hommes chargés d'entretenir les bases et les avions, mais aussi vivres et matériel, dont 12 393 tonnes de plaques d'acier pour les pistes. Un commandement spécifique, l'*Eastern Command* des USSTAF, est mis sur pied avec, à sa tête, le *Colonel* Alfred A. Kessler.

De leur côté, les Soviétiques forment la 169e base aérienne spéciale, confiée au général de brigade A. R. Perminov, qui s'occupe

▶ Le *Lieutenant General* Ira C. Eaker est accueilli à sa descente d'avion par le général Alexander R. Perminov (extrême gauche) et M. Averill Harriman (deuxième en partant de la droite), ambassadeur des États-Unis à Moscou ; à l'extrême droite, le *Captain* Henry Hare de la Mission militaire US en Union soviétique.

de l'intendance, de la préparation des pistes et de la défense des terrains. Perminov se targue du fait que ses mécaniciens sont capables de travailler avec efficacité sur les B-17, les P-38 et les P-51 indistinctement – ce qui sera vérifié sur le terrain. Bien entendu, les officiers soviétiques sont également chargés « d'observer » les Américains à travers leurs différentes activités, que ce soit les briefings et débriefings, les conversations personnelles, les films projetés ou les lectures circulant dans le camp. Cependant, ce qui intéresse surtout l'état-major est de découvrir les points forts et les faiblesses des tactiques de l'USAAF.

Fin mai, tout est prêt. Il ne reste plus qu'à déterminer les premiers objectifs avant que les bombardiers n'aillent se poser à Poltava. Spaatz choisit les usines Heinkel à Riga et Mielec (petite ville proche de Lvov, en Pologne). Par pure courtoisie, il en informe l'état-major général soviétique. Curieusement et sans explication sérieuse, celui-ci refuse catégoriquement et propose à la place des objectifs mineurs en Hongrie et en Roumanie, qui sont déjà largement à la portée de la 15th AF ! Le *Major General* John R. Deane, chef de la mission militaire US à Moscou, conseille à Spaatz de choisir la prochaine fois ses objectifs sans en référer aux Soviétiques.

Au début de l'après-midi du 2 juin, 129 B-17 de la 15th AF, en formation en V, escortés par 64 P-51, se présentent à la verticale de Poltava, après avoir bombardé Debrecen (Hongrie). De l'avion de tête sort le *Lieutenant General* Ira C. Eaker, chaleureusement accueilli par un aréopage de hauts gradés soviétiques et par la mission militaire US.

Spaatz demande à Eaker de rester quinze jours sur place de manière à faire diversion pendant la phase critique du débarquement de Normandie. Une seule mission peut être réalisée en raison du mauvais temps (Galati, Roumanie, le 6 juin), et les avions américains sont autorisés à regagner l'Italie le 11 juin, bombardant l'aérodrome roumain de Foscani en chemin.

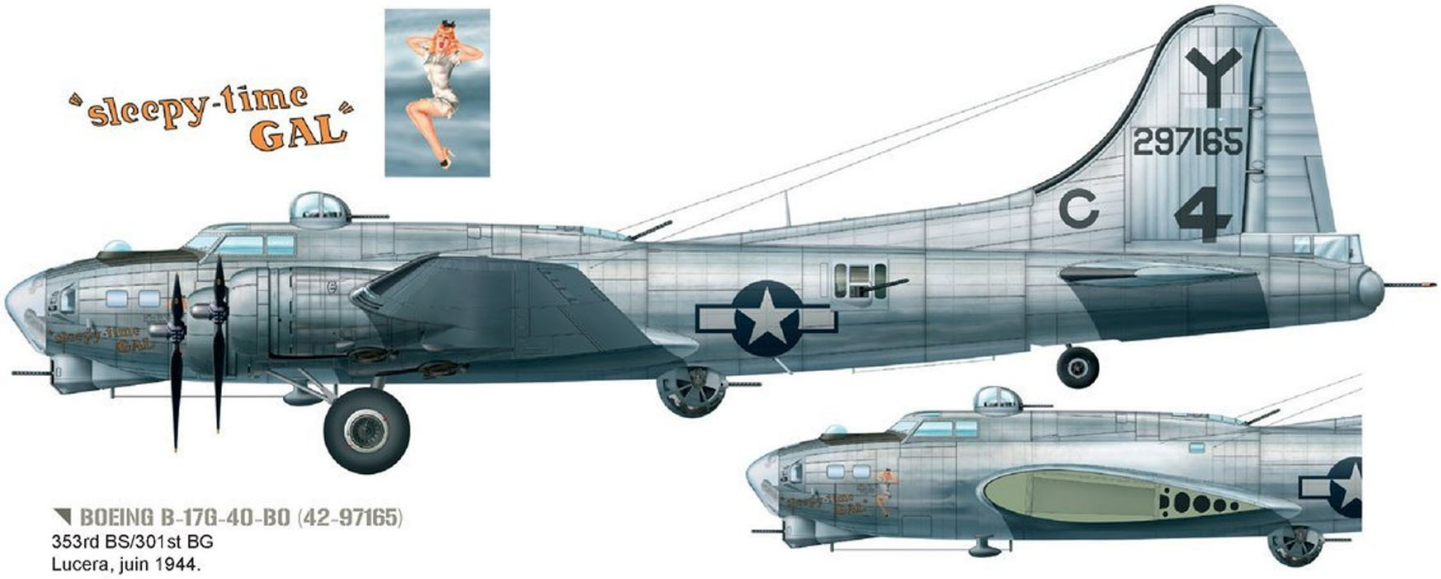
▲ Frères et... sœur d'armes, le *Colonel* Paul L. Barton (troisième en partant de la gauche), commandant le 483rd BG, et le *Colonel* Herbert E. Rice (deuxième en partant de la droite), commandant le 2nd BG, discutent avec trois officiers aviateurs soviétiques avec l'aide d'une charmante interprète.

JUIN 1944 MÉDAILLE D'HONNEUR

Eaker continue à jongler entre les missions d'interdiction en vue des débarquements en Provence et en appui aux troupes alliées en Italie, d'une part, et les missions stratégiques, d'autre part. Après le retour de ses bombardiers d'Ukraine, il les lance sur les sites pétroliers et les raffineries. La nouvelle priorité de Spaatz consiste à priver la Luftwaffe de carburant.

Le 14 juin, les B-17 attaquent deux raffineries dans les environs de Budapest, puis reviennent sur Ploesti le 23. À la suite de cette mission, le *2nd Lieutenant* David R. Kingsley, bombardier dans le B-17F 42-5951 du 341st BS/97th BG, recevra la *Medal of Honor* à titre posthume. Voici un extrait de sa citation :

« Lors du bombardement, l'appareil du 2d Lt. Kingsley fut sévèrement endommagé par une *Flak* intense et forcé à quitter la formation, mais le pilote poursuivit jusqu'à l'objectif, et le 2d Lt. Kingsley largua ses bombes avec succès, causant de graves destructions à des installations vitales. L'appareil endommagé, perdant de l'altitude et isolé de sa formation, fut attaqué de manière agressive par 3 ME-109, qui infligèrent de nouvelles avaries et blessèrent grièvement le mitrailleur de queue qui maniait la tourelle supérieure. Le radio et le mécanicien informèrent le 2d Lt. Kingsley que le mitrailleur de queue avait été blessé et qu'il avait besoin de soins pour stopper l'hémorragie. Le 2d Lt. Kingsley se faufila jusqu'au compartiment du radio et lui prodigua les premiers soins avec habileté. Le harnais du parachute du mitrailleur de queue et sa combinaison de vol lui furent retirés, et il fut installé aussi confortablement que possible sous des couvertures. Huit ME-109 attaquèrent à nouveau l'appareil du 2d Lt. Kingsley, et le mitrailleur de la tourelle ventrale fut blessé par des éclats d'obus de 20 mm. Il se rendit dans le compartiment du radio pour recevoir des soins de la part du 2d Lt. Kingsley. Quelques minutes plus tard, quand le pilote donna l'ordre de se préparer à évacuer, le 2d Lt. Kingsley aida les deux blessés à enfiler leur parachute. Dans la confusion, le harnais du mitrailleur de queue, qui était probablement endommagé, ne put pas être retrouvé dans le tas de couvertures et de combinaisons des deux blessés. Sans se préoccuper de son propre moyen de salut, le 2d Lt. Kingsley retira sans hésiter son harnais et l'ajusta sur le mitrailleur de queue. En raison des lourds dommages causés par le feu nourri et précis des avions ennemis, le pilote donna l'ordre de sauter, car l'appareil semblait devoir se désintégrer à tout moment.



BOEING B-17G-40-BO (42-97165)
353rd BS/301st BG
Lucera, juin 1944.

Le 2d Lt. Kingsley aida les blessés à sauter, et il fut aperçu pour la dernière fois debout sur la passerelle de la soute à bombes. L'appareil continua à voler sur une courte distance, guidé par son pilote automatique, puis s'écrasa et prit feu. Son corps fut retrouvé par la suite dans l'épave. »

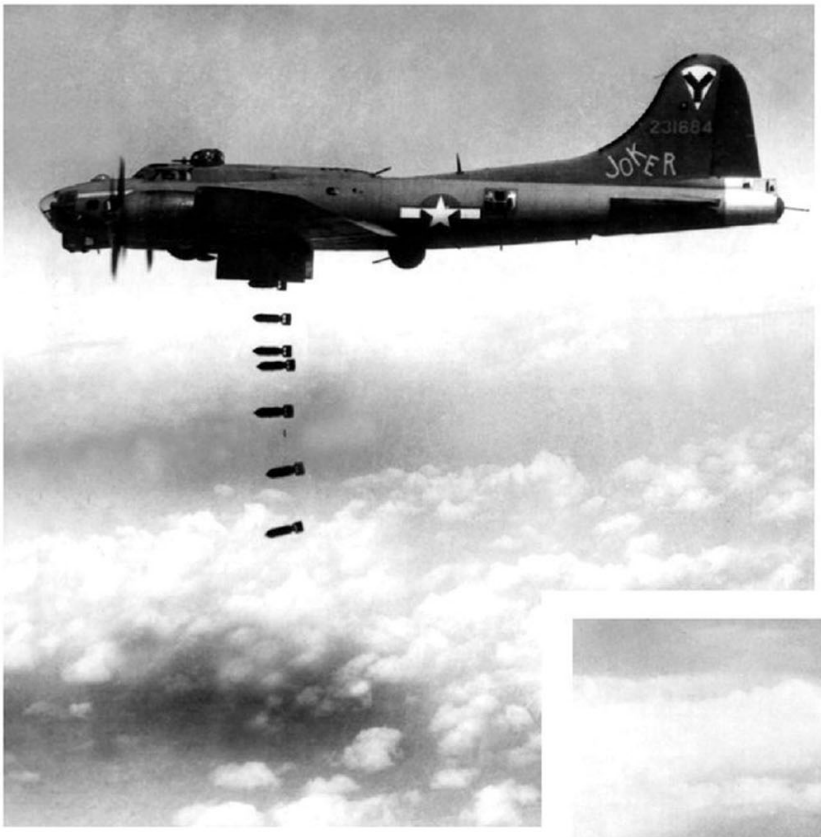
JUILLET 1944
LA GUERRE DU PÉTROLE

Le 7 juillet, la 15th AF rend visite aux sites d'hydrogénation d'Odertal et de Blechhammer, près de la frontière polonaise. Ces usines, vitales à l'effort de guerre allemand, sont très fortement défendues par de nombreuses batteries de *Flak*, et le long, très long trajet place les bombardiers sous la menace de la Luftwaffe, à l'aller et au-dessus de l'objectif, et de l'aviation hongroise, au retour, malgré la présence de 207 P-38 et P-51. Quand ils pénètrent dans l'espace aérien slovaque, les B-17 sont assaillis par 51 Bf 109 (dont 16 du 101/I. *Vádasz Osztaly*) et 38 Bf 110 et Me 410. Au-dessus de Blechhammer, le relais est pris par 51 Bf 109 et Fw 190 du *Jagdgruppe Ost* et, au-dessus de la Hongrie, 20 Bf 109 allemands et 10 hongrois ferment le bal. La chasse ennemie revendique cinq B-17, et la *Flak* en ajoute quatre de mieux. Les pertes se répartissent entre le 2nd (quatre), le 463rd (quatre) et le 99th BG (un).

L'équipage du *1st Lieutenant* Harold T. Tomlinson, pilote du B-17G 42-97351 du 20th BS/2nd BG, va connaître l'enfer, auquel seulement trois des dix hommes (dont le pilote) survivront. Arrivant les premiers dans le sillage du Fortress, deux Me 410 tirent leurs grenades WGr.21 en prenant soin de rester hors de portée des 12,7 américaines. Au moins deux projectiles touchent le B-17, tuant deux membres de l'équipage sur le coup. Un incendie se déclare. Puis les Bf 109 se ruent à la curée ; ils criblent le bombardier de balles et d'obus, tuant au moins quatre autres aviateurs. Enfin, un dernier Bf 109 isolé vient lui donner le coup de grâce à bout portant. « Puis, le B-17 n° 351 glissa sur sa droite, déclarera un témoin oculaire, se redressa un instant et dérapa sur sa gauche avant de partir en vrille à plat. » Quatre hommes se parachutent, mais un sera retrouvé mort en arrivant à terre.

▲ Ce B-17G, probablement du 429th BS/2nd BG, plonge vers sa fin, l'aile gauche en feu, touché par la *Flak* de Budapest le 14 juin 1944.

▼ Ce B-17G-35-BO (42-32040), portant les marques du 416th BS/99th BG, vient de larguer ses bombes sur la raffinerie de Brasov (Roumanie), le 4 juillet 1944. Les volutes blanches proviennent des pots fumigènes et la fumée noire de l'explosion des bombes.



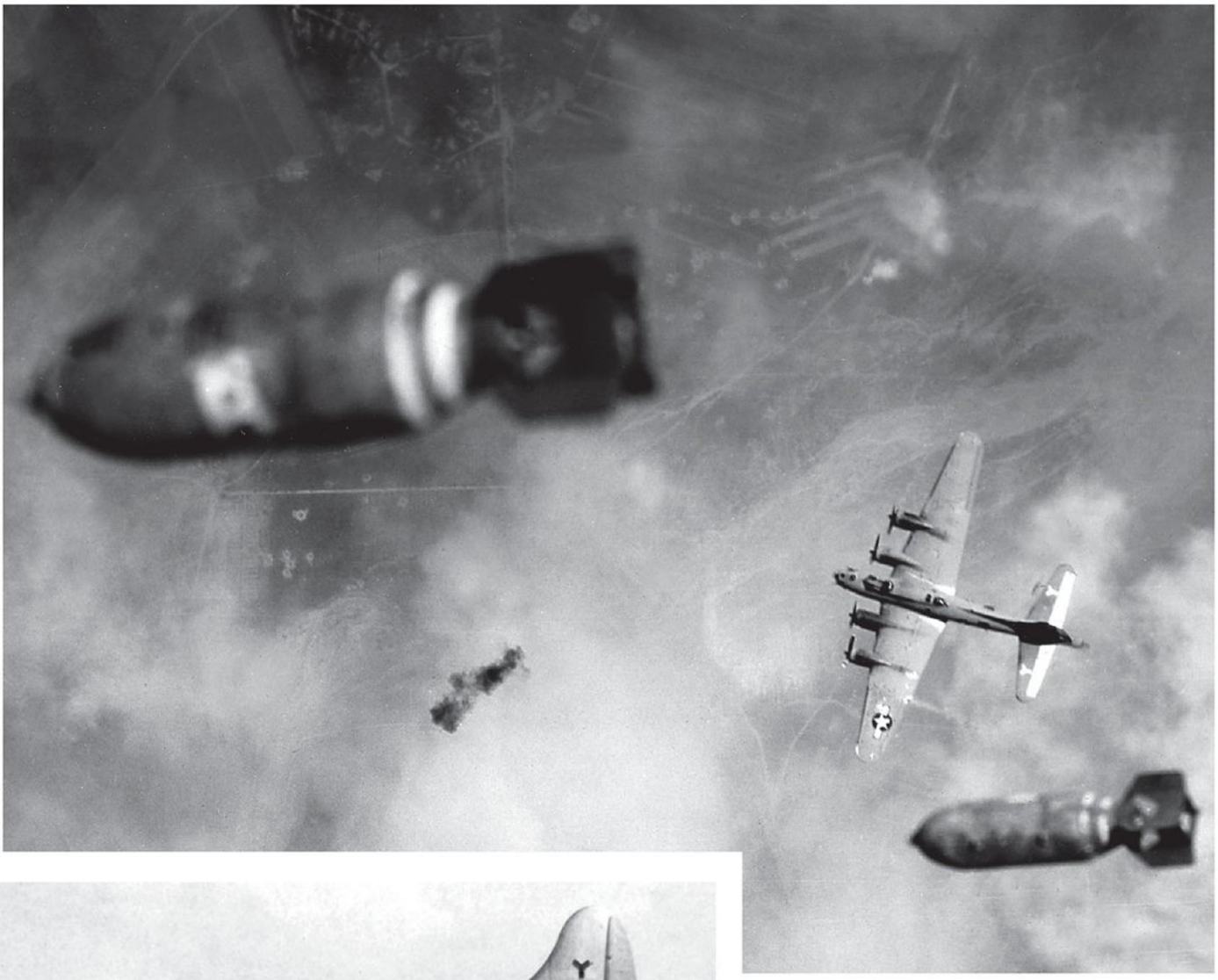
Plusieurs autres missions sont exécutées les jours suivants, mais elles sont polluées par le mauvais temps qui contraint à utiliser le radar H_2X avec des résultats plutôt mitigés. Toutefois, les conditions météorologiques n'empêchent pas la *Flak* de connaître quelques succès.

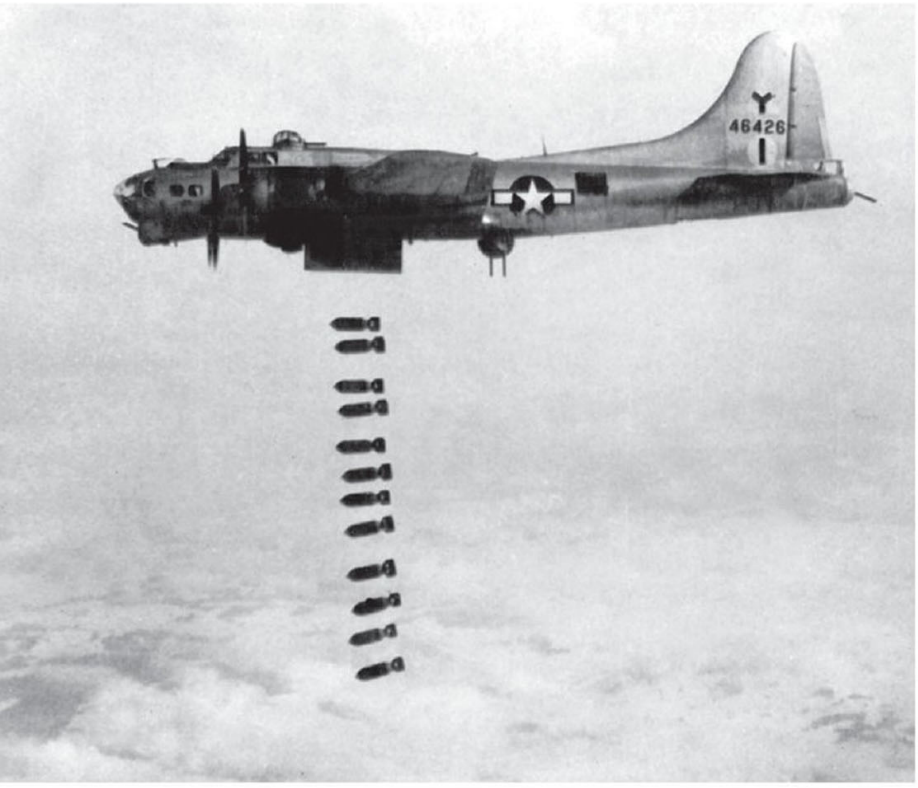
Le 18 juillet, une mission est planifiée contre l'usine de réacteurs Manzell Dornier à Memmingen, près de Friedrichshafen. Tous les groupes du 5th BW sont concernés, mais arrivés à l'IP (*Initial Point*) de Kempten, le temps est tellement bouché (8/10e de nuages) qu'ils reçoivent l'ordre de faire demi-tour. Tous obtempèrent, y compris l'escorte, sauf… le *Captain* Louis T. Seith, commandant du 840th BS, qui mène le 483rd BG ce jour-là, qui n'était manifestement pas branché sur la même fréquence. Il reste donc seul dans le ciel avec ses 24 B-17. Or, Memmingen, c'est l'antre du IV.(*Sturm*)/JG 3, une unité dédiée à la lutte contre les *Viermots*, équipée de Fw 190 A-8/R8 spécialement armés et blindés et maniés par des pilotes particulièrement aguerris.

▲ JOKER, le B-17G-25-BO (42-31684) du 774th BS/463rd BG, est touché au-dessus de Blechhammer le 7 juillet 1944. L'équipage du *2nd Lieutenant* Donald Doran, parachuté, est recueilli par des partisans bosniaques, qui le feront évacuer par un C-47 lors d'une nouvelle livraison d'armes.

▶ Ce cliché fait aussi partie des plus célèbres de l'Air Force, et aucune publication sur le B-17 digne de ce nom ne peut s'en dispenser. Ce B-17G-35-BO (42-32109), baptisé MIZPAH et appartenant au 840th BS/483rd BG, a pris un obus de *Flak* dans le nez au-dessus d'une raffinerie de Budapest le 14 juillet 1944. Le navigateur et le bombardier ont été tués sur le coup. Aussi incroyable que cela puisse paraître, le pilote, le *1st Lieutenant* Edward A. Swanson, a réussi à tenir l'appareil en ligne de vol pendant dix minutes, ce qui a laissé tout le temps au reste de l'équipage pour évacuer, Swanson suivant peu après. Les huit survivants seront capturés.

◥ **BOEING B-17G-25-BO (42-31684)**
2nd Lieutenant Donald Doran
774th BS/463rd BG
Celone, 7 juillet 1944.





▲ Le 18 juillet, le 5th BW doit bombarder l'aérodrome de Memmingen, mais le mauvais temps fait avorter la mission (sauf pour le 483rd BG). Les 27 B-17 du 97th BG, comme ce B-17G-50-DL (44-6426) du 340th BS en train de larguer sa charge de douze bombes de 125 kg, se rabattent sur le pont ferroviaire de Casarca sans rencontrer la moindre opposition.

▲▲ Gare là-dessous ! Ces bombes semblent se diriger droit vers ce B-17 du 2nd BG, reconnaissable aux « Y » blancs peints sur son empennage horizontal (en noir sur les avions non camouflés), au cours d'une nouvelle mission sur Ploesti le 15 juillet 1944.

Mais vont être aussi rameutés les I. et II./JG 300, deux autres *Gruppen* habitués à se frotter aux quadrimoteurs, de sorte que près de 110 chasseurs sont présents sur les lieux au moment où arrivent 67 B-24 et 79 B-17 [13] – pour une fois un ratio assez favorable à la Luftwaffe !

Comprenant rapidement qu'il n'a rien à craindre d'une escorte aux abonnés absents, le *Hauptmann* Wilhelm Moritz dirige la manœuvre comme à l'entraînement. Se déployant sur la même ligne, les Fw 190 arrivent sur les six heures des derniers bombardiers de la formation du 483rd, en profitant de l'avantage de l'altitude.

Un témoin résume la situation :

« Sept appareils du 816th *Bombardment Squadron* composaient la "box" n° 4, et la totalité des chasseurs ennemis s'est concentrée sur ces sept avions. Trois B-17 ont été désintégrés alors qu'ils volaient en ligne droite en maintenant leur position dans la formation. Un quatrième est tombé, apparemment hors de contrôle, et s'est disloqué quand il est parti en vrille. Les trois derniers du 816th *Squadron* ont divagué et semblaient hors de contrôle, et deux étaient en flammes. Quelques parachutes se sont ouverts, et d'autres aviateurs ont été vus en train de sauter, mais personne ne sait si leurs parachutes ont fonctionné.

« Un nombre considérable de chasseurs ennemis ont été abattus par les mitrailleurs au cours de cette attaque [14], mais la puissance de feu des chasseurs était bien supérieure. Leur attaque a été coordonnée de manière à ce que nos mitrailleurs ne soient pas

en position pour riposter. Les attaques ont été effectuées par vagues de 5 ou 6 chasseurs en pointe de flèche resserrée par l'arrière et à la même altitude. Les vagues se sont concentrées sur 2 ou 3 appareils à la fois et n'ont été visés que les avions en queue de la formation. Après avoir détruit les avions du 816th *Squadron*, les chasseurs s'en sont pris aux cinq appareils du 817th *Squadron*, qui ont été détruits de la même manière. Les douze derniers avions du 483rd *Group* ont atteint l'objectif et ont largué leurs bombes. »

Louis Seith réclame à cor et à cri l'aide des chasseurs. Finalement, douze P-51 du 31st FG répondent à son appel, imités peu après par les P-38 du 1st FG, et évitent sans aucun doute l'annihilation de toute la formation.

Les chasseurs allemands revendiquent 38 B-17, or, bien que le 483rd ne perde « que » 14 appareils, son taux de pertes (58 %) est l'un des plus élevés d'un groupe lourd de toute la guerre.

Seith sera décoré de la *Distinguished Service Cross* pour ses qualités de leader, et le 483rd recevra une *Distinguished Unit Citation*. Il n'en reste pas moins que 65 aviateurs y ont laissé la vie et 87 leur liberté.

Le 26 juillet, 162 B-17 participent à une sortie sur Vienne et ses industries aéronautiques. Si la capitale de l'Autriche est devenue la deuxième cité du *Reich* la mieux défendue par la *Flak* (après Berlin, évidemment), ce sont les chasseurs qui vont faire des misères au 301st BG, et en particulier les I. et II./JG 300. Ces deux groupes sont crédités de 14 victoires (plus 2 HSS), auxquelles il faut ajouter 3 autres attribuées au I./JG 302. L'estimation est assez correcte, puisque le 301st FG laisse 11 de ses 25 appareils dans l'affaire. Un témoin a rapporté la fin de deux appareils du 352nd BS/301st BG, le B-17G 42-102929 du *1st Lieutenant* Ernest F. Howell Jr. et le B-17F 42-30385 du *1st Lieutenant* David T. Kerr :

« J'ai vu des chasseurs arriver sur nous à la même altitude. Ils se sont divisés en quatre groupes. Après cela, j'ai observé l'attaque des avions de queue du 419th *Squadron*. Quatre ont quitté la formation et sont tombés. Je n'ai pas vu le moindre parachute. Quelqu'un a signalé un chasseur arrivant par en dessous à sept heures. Quatre autres chasseurs ont attaqué le 2929 en position n° 21 et le 0385 en position n° 22. L'aile gauche du 0385 a été incendiée, et l'appareil s'est cabré, avant de décrocher droit sur le 2929. Pour autant que je puisse en être sûr, le 2929 est tombé avec le 0385. Je crois que le 0385 a percuté le 2929, parce qu'il y a eu une explosion au moment nous entrions dans un nuage. La dernière fois que je les ai vus, ils étaient enveloppés dans un nuage de fumée. »

Il y a trois miraculés parmi les vingt membres des deux équipages.

AOÛT 1944 ADIEU À PLOESTI

Le 15 août 1944, l'opération « Dragoon [15] » est déclenchée. Pour en savoir davantage, nous renvoyons nos lecteurs à notre hors-série n° 2 (*Combats dans le ciel de Provence*) d'avril 2009.

Cette opération a été minutieusement préparée de longue date, et le 5th BW a été mobilisé pour des missions d'interdiction dès la fin mai, intervenant principalement dans la vallée du Rhône, du nord de Lyon à Arles, ainsi qu'en Ligure. En juin et juillet, les « lourds » reviennent périodiquement frapper les aérodromes du sud de la France et l'infrastructure routière et ferroviaire de la région. Le 6 août, ils effectuent une dernière mission préventive

▲ Le bombardement de l'usine de roulements à billes de Turin le 24 juillet 1944. Au premier plan, un B-17G du 419th BS/301st BG.v

le long du sillon rhodanien, ainsi que sur Avignon, Arles et Tarascon, où ils utilisent des bombes AZON.

Le 14 août, le 97th BG est détaché en Corse pour être plus proche des plages. Les cinq autres groupes décollent d'Italie au petit matin, mais la couverture nuageuse fait craindre que les bombes ne soient larguées dans les lignes alliées, les deux armées étant au contact ; la mission est décommandée, et les B-17 repartiront dans l'après-midi les lancer sur des objectifs plus à l'intérieur des terres.

Le 18 août, le 5th BW est « back to usual business » : Ploesti. Au moment où les B-17 survolent la Romana Americana, un coup de vent providentiel disperse l'intense brouillard artificiel provenant des pots fumigènes, et la raffinerie est très fortement endommagée. Le 97th BG, qui commandait la mission, reçoit une *Distinguished Unit Citation*. Le lendemain, les B-17 reviennent sur Ploesti, mais ce sera la dernière fois : le 22 août, toutes les installations pétrolières tombent entre les mains de l'Armée rouge. La « station-service de la Wehrmacht » ne livrera plus une seule goutte de carburant aux armées nazies. La *Fifteenth Air Force* a exécuté 24 missions sur Ploesti entre le 5 avril et le 19 août 1944 au coût de 239 appareils, dont 45 B-17.

AOÛT 1944 L'ANNIHILATION DU 20TH BS

Pour autant, la *Fifteenth* ne relâche pas ses efforts sur l'industrie pétrochimique allemande. Le 29 août, elle s'en prend à la raffinerie Privoser, à Moravska Ostrava. Ce qui devait être un « milk run » se transforme en cauchemar pour le 2nd BG. Celui-ci occupe la position peu enviable de « tail-end Charlie » – le dernier groupe au sein de l'expédition.

[13] Ce qui semblerait prouver que le 483rd n'a pas été le seul à ne pas avoir reçu le contre-ordre. Toutefois, n'ayant pas réussi à identifier les 55 autres B-17, qui n'ont apparemment subi aucune perte, nous pensons qu'il n'est pas impossible que les archives US aient été prises en défaut – ce ne serait pas une grande première.

[14] Si nous ne mentionnons jamais les victoires homologuées aux mitrailleurs, c'est qu'elles ne reposent sur aucune statistique fiable. Le Haut état-major américain a décidé de les valider, non sans apporter quelques révisions à la baisse, pour des raisons purement psychologiques. Nous avons choisi de les ignorer.

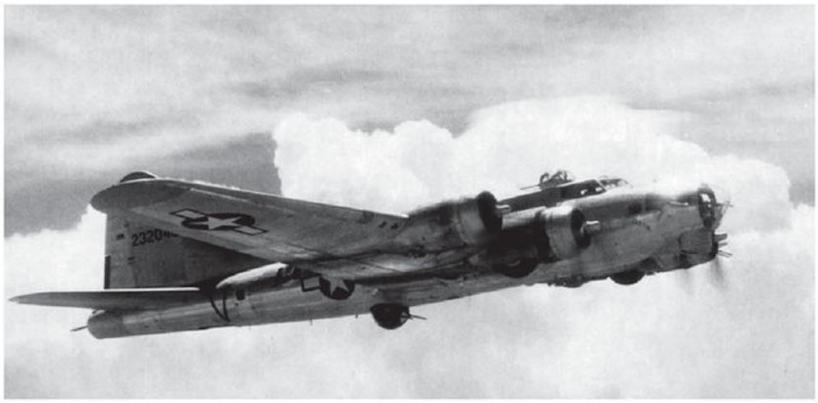
[15] D'abord baptisée « Anvil », cette opération sera renommée « Dragoon » début août 1944.

Or, non seulement il se trouve à une place très vulnérable, mais il s'est laissé distancer du reste des bombardiers. Quant au 20th BS, il traîne en arrière du reste du groupe. En plus de ses sept appareils, il fait office de « voiture-balai » pour un B-24 du 454th BG en délicatesse avec un moteur, un Fortress du 429th BS qui, ayant été décroché, a intégré le 20th BS, et un autre du 49th BS qui a perdu le contact avec sa « box ».

À leur habitude, après avoir choyé leurs protégés, les chasseurs d'escorte ont filé en avant de la formation pour balayer toute opposition éventuelle, avant de mettre le cap sur la maison. Ils savent qu'ils vont être relayés par une deuxième vague, mais, ce qu'ils ne savent pas, c'est que celle-ci est en retard.

C'est sur les arrières non protégés des Fortress qu'arrivent quelque 65 Bf 109 et Fw 190, dont 15 du IV.(*Sturm*)/JG 3 et 9 du II.(*Sturm*)/JG 300 – les « casseurs de bombardiers ». Ils remarquent tout de suite que non seulement les B-17 sont livrés à eux-mêmes, mais que leur formation est inconsistante et ne favorise pas la protection mutuelle. Tandis que les groupes « normaux » prennent de l'altitude pour couvrir les *Sturmflieger*, ceux-ci entrent immédiatement dans le vif du sujet, prenant le 20th BS en tenailles entre trois et neuf heures. La première attaque cause la panique dans les rangs américains, et la formation, déjà très lâche, éclate, les B-17 s'égayant dans le ciel, facilitant d'autant plus la tâche des chasseurs allemands. Le combat ne va durer qu'une vingtaine de minutes, amplement suffisant pour liquider la totalité du 20th BS et les trois avions qui l'accompagnaient.

Le premier à tomber est l'isolé du 429th BS, qui vole entre sa propre escadrille et le 20th BS. Le B-17G 42-97915 du *2nd Lieutenant* John F. Fitzpatrick perd son moteur n° 3, part en piqué et fait demi-tour ; il tente de gagner un territoire ami, mais il tombe près de Tata, en Hongrie, où les dix membres d'équipage sont internés.



▲ Le B-17G-35-BO 42-32048 (QUEEN) du 20th BS/2nd BG, photographié ici lors de la mission « Frantic » du 2 juin 1944, fait partie des sept avions de son *Squadron* liquidés à Moravska Ostrova le 29 août 1944.

La suite est un peu confuse quant à l'ordre des chutes, car les possibles témoins oculaires sont trop occupés à défendre leur peau. Nous les mentionnerons en fonction de la position qu'ils occupaient au sein de la formation.

- 42-97159, *1st Lieutenant* William S. Tune : 2 tués, 8 prisonniers. L'équipage a sauté près de Ruditz, sauf les deux hommes tués pendant l'attaque.
- 42-107118, *2nd Lieutenant* William T. Garland : 2 tués, 8 prisonniers. Abattu près de Lothka. Un parachute ne s'est pas ouvert, et un homme a été mortellement blessé par les chasseurs.
- 44-6359, *1st Lieutenant* William C. Bullock : 3 tués, 7 prisonniers. Abattu près de Wiskowitz. Le pilote a été tué aux commandes.
- 42-32048, *2nd Lieutenant* James A. Weiler : 9 tués, 1 prisonnier. Abattu près de Wiskowitz.
- 42-31473, *2nd Lieutenant* Robert O. McCloskey : 6 tués, 4 prisonniers. Abattu dans la région de Kremsier. Seuls les officiers à l'avant ont pu sauter. Pilote brûlé au troisième degré au visage.
- 42-38096, *2nd Lieutenant* Thayne L. Thomas : 9 tués, 1 prisonnier.
- 42-31885, *1st Lieutenant* Merrill A. Prentice : 9 tués, 1 prisonnier.

▼ Ce B-17G-55-DL (44-6542) du 429th BS/2nd BG semble avoir connu plusieurs dons d'organe. Contrairement à ceux de la 8th AF, beaucoup de B-17 de la 15th AF ne portaient ni décoration ni nom de baptême ; en raison de la pénurie d'avions au 5th BW, les équipages décollaient sur le premier venu et n'avaient donc pas d'appareil attitré. Amendola, été 1944.

Dans ce dernier appareil, le seul survivant est le navigateur, le *2nd Lieutenant* Charles H. McVey, qui a donné sa version des événements :
« Notre taxi était le dernier de la formation et notre formation la dernière du *Wing* ce jour-là. Vers 10h40, la formation a été attaquée par environ 90 FW-190, et notre avion a été immédiatement atteint un peu partout par des obus de 20 mm. Il y a eu quelques coups dans le nez, et j'ai vu ma boîte de munitions fumer. Après deux ou trois secondes après qu'on a été touché, le pilote ou le copilote a hurlé *"Sautez !"* dans l'intercom. J'ai tiré sur la poignée d'urgence de la trappe de secours du nez, mais je n'ai pas réussi à l'ouvrir. Les deux pilotes ont essayé de l'ouvrir avec la poignée normale. Du coin de l'œil, j'ai aperçu le bombardier à demi écroulé sur le bord de ma tablette ; il avait dû être blessé ou assommé, sinon il se serait tenu derrière moi, prêt à sauter. Le pilote et le copilote donnaient des coups de pied pour ouvrir la trappe, et, juste à ce moment, une autre salve a emporté une partie du nez et probablement tout le plexiglas. Je n'étais sans doute pas dans mon état normal, mais j'ai pensé que je ferais mieux d'évacuer l'avion par le nez maintenant qu'il était en partie arraché plutôt que par la trappe. Alors, je me suis retourné et j'ai crapahuté jusqu'à l'avant. L'instant d'après, je me suis retrouvé en chute libre et j'ai ouvert mon parachute au dernier instant. [...]
« Au moment où j'ai atterri, un avion, qui devait être le nôtre, s'est écrasé à quelques centaines de mètres et a explosé peu après – une terrible explosion a projeté des débris sur plusieurs centaines de mètres et jusqu'à moi. À aucun moment je n'ai revu les autres ni jamais rien entendu les concernant. L'équipage avec lequel je volais ce jour-là n'était pas le mien et je ne connaissais pas la plupart de ses membres. Je n'avais volé qu'une seule fois avec Prentice et son équipage. »
Puis vient le tour du B-24 (1 tué et 9 prisonniers) et du B-17G 43-6369, piloté par le *Flight Officer* Duane B. Seaman du 49th BS (10 prisonniers).
C'est encore un sale coup pour le 2nd BG : 9 avions abattus, 40 tués et 50 prisonniers. Le 20th BS a virtuellement cessé d'exister !
Le soir, un B-17G tout droit arrivé de Seattle et manié par un équipage frais émoulu d'une base-école de Floride atterrit à Tortorella, où il vient renforcer le 99th BG. À peine posé, il reçoit l'ordre de se rendre à Amendola, où stationne le 2nd BG. Le *2nd Lieutenant* Jack R. Myers, bombardier, se souviendra longtemps de la réception qui leur a été réservée à lui et à ses camarades [16] :
« Nous reçûmes un accueil mi-figue mi-raisin et fûmes priés de rester près de nos avions. Je commençais à me douter que nous n'étions pas les héros que tout le monde attendait. Finalement, nous n'étions qu'un équipage de remplacement de plus, formé aux States, à qui l'on avait donné un bombardier flambant neuf et que l'on avait envoyé prendre la place d'un équipage disparu au combat. Ou peut-être d'un plus chanceux qui avait achevé son tour d'opérations.
« Très vite une jeep arriva. Le conducteur se présenta comme le *Major* Charles Shepherd, officier en charge du 20th *Squadron* du 2nd *Bomb Group*. *"Bienvenue au 20th* Squadron", dit-il. C'est comme ça que nous apprîmes notre changement d'affectation. [...]
« Shepherd nous conduisit jusqu'à un groupe de tentes et de petites huttes en pierres avec un toit en toile. Il nous dit que nous pouvions nous installer là. [...] J'ai appelé le *Major* Shepherd : *"Elle est déjà occupée"*, lui dis-je. Il répondit : *"Ils ont été descendus aujourd'hui."* Il fit une pause et ajouta : *"En fait, nous avons perdu la totalité du* Squadron. *Toutes les tentes sont vides"*. Puis il nous planta là. »
Le 31 août, les B-17 reviennent à Ploesti, mais cette fois pour une mission humanitaire. En Roumanie, le gouvernement pro-nazi a été renversé, et, dans les temps troublés que traverse le pays, entre le roi Michel Ier qui installe un gouvernement provisoire et les Soviétiques qui ne vont pas tarder à entrer dans Bucarest, tout le monde se moque du sort des 1 162 aviateurs américains détenus dans les geôles roumaines. Sauf un aviateur, le prince Constantin Cantacuzène, qui va proposer aux Américains de rapatrier leurs hommes [17].
L'opération « Reunion » commence le 31 août, elle durera trois jours, sous la haute surveillance de P-51 américains et de Bf 109 roumains, protégeant les B-17 des chasseurs soviétiques, dont la réaction peut être imprévisible, et des chasseurs allemands, dont la réaction est, elle, parfaitement prévisible.

[16] *Shot at and Missed, Recollections of a WWII Bombardier* – J. R. Myers – Univeristy of Oklahoma Press, 2004.

[17] Voir *Aéro-Journal* hors-série n° 4.

SEPTEMBRE À DÉCEMBRE 1944 TOUJOURS LE PÉTROLE

Alors que tous les groupes du 5th BW ont subi à un moment ou à un autre (et parfois à deux moments) des coupes claires dans leurs effectifs, le 97th BG s'en est toujours à peu près bien sorti. Malheureusement pour lui, la roue va tourner en ce 13 septembre, quand il perd cinq appareils au-dessus de Blechhammer, dont trois se désintègrent en vol, car transportant des bombes à base de cyclonite (ou RDX), un explosif extrêmement puissant. Au nombre des disparus figure le B-17G 44-8166 piloté par le *1st Lieutenant* Bruce D. Knoblock (340th BS), qui tombe à Bochnia. Sur les onze membres de l'équipage, dix sont faits prisonniers (un sera recueilli par les partisans) ; parmi eux se trouve le *Sergeant* William N. Hess, mitrailleur de sabord, habitant alors chez papa-maman à Shreveport, Louisiane, qui deviendra l'historien officiel de l'*American Fighter Aces Association* et publiera une quarantaine de livres sur l'USAAF. L'auteur lui est fortement redevable du fil rouge que son ouvrage chez Osprey (*op. cit.*) lui a fourni pour ce chapitre. Il regrettera juste que sa modestie l'ait empêché de relater la tragique fin du 44-8166 ; il aurait volontiers reproduit son témoignage comme un hommage à l'ensemble de son œuvre.

▼ Le B-17G-20-BO 42-31473, l'un des premiers modèles G affectés au 2nd BG en décembre 1943, arbrore ici les marques du 353rd BS/301st BG avec lequel il est porté disparu à Moravska Ostrava le 29 août 1944.

▲ Bravant la boue de la piste de Tortorella, ce B-17G-50-DL (44-6372) du 346th BS/99th BG décolle pour une nouvelle mission. Il en accomplira 60 en tout.

Les 97th et 99th BG font un court séjour à Salon-de-Provence au mois de septembre dans le cadre de la reprise des missions d'interdiction dans le nord de l'Italie. Il est même envisagé de déménager l'ensemble du 5th BW en France, mais le rapport coût/bénéfice s'avérant très défavorable, l'idée est abandonnée.
En cette fin d'année 1944, la *Fifteenth Air Force* s'acharne toujours sur les complexes pétrochimiques, mais pas seulement. À ce titre, il est intéressant de regarder la répartition des 63 missions effectuées par le 463rd BG entre le 1er septembre et le 31 décembre :

Pétrole (raffineries, dépôts, transport)	26
Voies de communication	26
Aérodromes, usines aéro	4
Divers (campements, ports, troupes...) :	7

Cela représente un total de 1 415 sorties. Les pertes se sont élevées à 14 appareils : 1 %.
Malgré l'absence remarquée de la Luftwaffe, les raffineries constituent toujours un objectif dangereux : Brux coûte trois avions au 97th BG le 17 novembre ;

▼ Encore un miraculé ! Ce B-17G-25-DL (42-38078), baptisé SWEET PEA, appartenant au 429th BS/2nd BG, a eu le milieu du fuselage pulvérisé par un obus de *Flak* au-dessus de Debreczen (Hongrie) le 21 septembre 1944, tuant deux hommes, en blessant trois autres et bloquant le mitrailleur ventral dans sa tourelle. Aussi étonnant que cela puisse paraître, les *2nd Lieutenants* Guy M. Miller et Thomas M. Rybovich vont réussir à rallier Almendola en dirigeant l'appareil uniquement en jouant sur la puissance des moteurs, la plupart des câbles des gouvernes ayant été sectionnés. Le mécanicien de bord réussira à libérer le mitrailleur ventral, dont la tourelle ne tenait plus que par trois chevilles de sécurité, et larguera les bombes en utilisant un tournevis. Dans ce cas aussi, l'appareil sera réparé et revolera.

Blechhammer deux au 2nd BG et un au 301st BG le 17 décembre et encore trois autres au 301st BG le lendemain de Noël (ceux-ci tomberont dans les lignes russes). Lors de la sortie du 26 décembre, le *Colonel* Ford J. Lauer menait personnellement le 99th BG, sa dernière mission avant de passer la main et de rentrer au pays ; la *Flak* l'a salué avec tous les honneurs dus à son rang, poivrant sérieusement son appareil, au point qu'il a bien cru que ce vol serait *vraiment* son dernier.

MARS 1945
B-17 VS ME 262

Le 22 mars 1945, marchant sur les plates-bandes de la *Eighth Air Force*, le 5th BW est envoyé sur les usines pétrochimiques de la Ruhr : un trajet aller et retour de 2 300 km – la plus longue mission jamais effectuée par les B-17 « italiens ». Et, au bout du compte, une rencontre avec un invité surprise : le Messerschmitt Me 262. En effet, ce jour-là, plus d'une trentaine de ces chasseurs à réaction appartenant à la JG 7 éludent trois *Fighter Groups* de P-51 de la 15th AF pour viser directement les bombardiers.

SITUATION AU 1er JANVIER 1945

5th *Bombardment Wing*	Foggia	Brig.Gen. Charles W. Lawrence
2nd *Bombardment Group*	Amendola 20th BS, 49th BS, 96th BS et 429th BS	Col. Paul T. Cullen
97th *Bombardment Group*	Amendola 340th BS, 341st BS, 342nd BS et 414th BS	Col. Nils O. Ohman
99th *Bombardment Group*	Tortorella 346th BS, 347th BS, 348th BS et 416th BS	Col. Raymond V. Schwanbeck
301st *Bombardment Group*	Lucera 32nd BS, 352nd BS, 353rd BS et 419th BS	Col. Ernest S. Holmes Jr.
463rd *Bombardment Group*	Celone 772nd BS, 773rd BS, 774th BS et 775th BS	Col. George W. McGregor
483rd *Bombardment Group*	Sterparone 815th BS, 816th BS, 817th BS et 840th BS	Col. Paul L. Barton

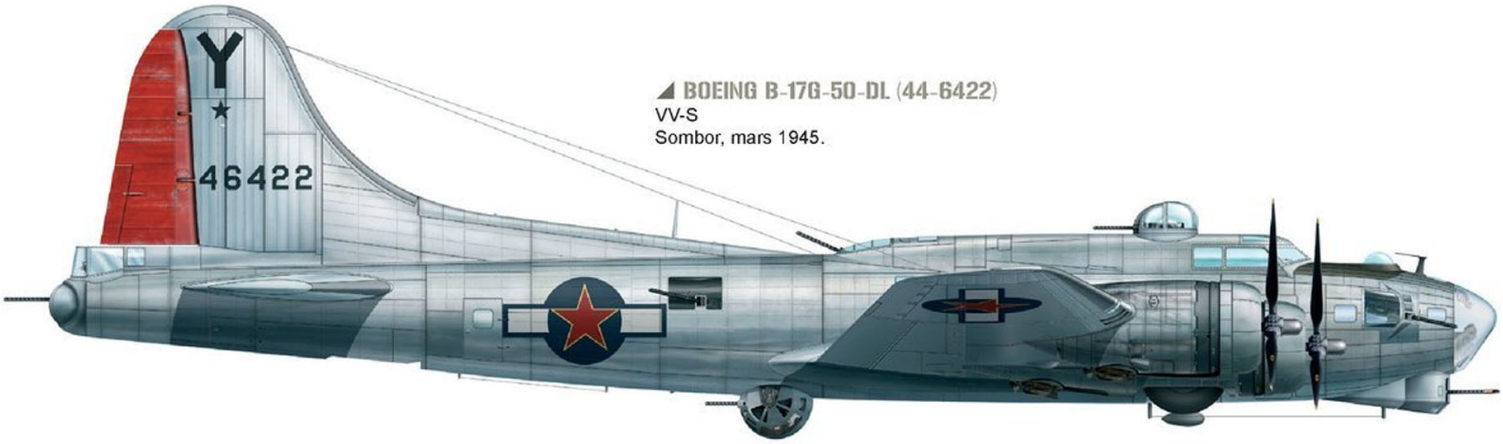
Arrivant sur les six heures du 483rd BG, 27 appareils du III./JG 7, fonçant pleins gaz au beau milieu de l'explosion des obus de *Flak*, attaquent juste après la course de bombardement. Les Mustang interviennent alors pour chasser les jets, mais le mal est fait : dès la première passe, ils ont abattu six Fortress.
Le III./JG 7 déplore la perte de quatre Me 262, mais le seul qui semble avoir été victime d'un B-17 est celui de l'*Oberfeldwebel* August Lübking, tué dans l'explosion du quadrimoteur qu'il venait de toucher à mort avec ses roquettes R4M.
En tout, treize B-17 sont descendus (six du 483rd et sept du 2nd BG), dont la moitié par la *Flak*, mais deux, fortement endommagés et croyant trouver refuge dans les lignes soviétiques, tombent victimes de chasseurs russes peu regardants sur la nationalité de leur cible ! Un équipage racontera que les avions à l'étoile rouge ont ouvert le feu sur leurs parachutes – par chance, tous arriveront au sol indemnes, mais attendront la fin de la guerre dans un camp allemand.
C'est le cas du 44-8159 du *2nd Lieutenant* John P. Dailey (817th BS/483rd BG) : « À 12h25, l'avion 448159 a été attaqué par des avions à réaction. Un ME 262 s'est approché sur ses sept heures, légèrement par-dessous, et son tir a éclaté une partie du capotage du moteur n° 4, arrachant l'hélice. L'avion a alors perdu 600 m et a essayé de rejoindre sa formation.

▶ SWEET PEA, photographié avant sa mésaventure, lors de la première mission « Frantic » du 2 juin 1944.

◤ BOEING B-17F-65-BO (42-29696)
840th BS/483rd BG
Tortorella, octobre 1944.

◥ BOEING B-17G-55-DL (44-6544)
414th BS/97th BG
Amendola, fin 1944.

◤ **BOEING B-17G-35-BO (42-32044)**
815th BS/483rd BG
Tortorella, janvier 1945.



◢ **BOEING B-17G-50-DL (44-6422)**
VV-S
Sombor, mars 1945.

◥ **BOEING B-17G-50-DL (44-6405)**
1st Lieutenant William S. Strapko
840th BS/483rd BG
Sterparone, 24 mars 1945.

◀ Lors d'une mission sur Maribor (Yougoslavie) le 7 novembre 1944, le B-17G-50-DL 44-6430 du 347th BS/99th BG reçoit un coup direct, qui enflamme le moteur n° 1. Tous les hommes de l'équipage du *2nd Lieutenant* Edward G. Niketh, sauf un, évacuent l'avion ; certains seront faits prisonniers, les autres étant recueillis et exfiltrés par des partisans titistes.

▼ De retour d'une mission sur la raffinerie de Florisdorf le 12 mars 1945, ce B-17G-45-DL (44-6195) du 340th BS/97th BG a pris feu juste avant de se poser à Amendola. Tout se passera bien pour l'équipage, mais l'avion sera réduit en cendres.

Toutefois, avant qu'il n'y parvienne, il a viré en direction des lignes russes. Un ou deux avions non identifiés (des chasseurs) l'ont suivi jusqu'à ce qu'il disparaisse de mon champ de vision ».

Bien que toujours suspicieux envers les aviateurs américains tombés entre leurs mains, les Soviétiques les traitent généralement bien (mais rarement sans un interrogatoire serré au préalable) et les regroupent à Poltava, où se trouve toujours la mission militaire US créée dans le cadre de l'opération « Frantic », d'où ils seront rapatriés en Italie par C-47. Cependant, il y a aussi le cas d'aviateurs lynchés par la population allemande, comme le *Staff Sergeant* Richard O. Josephson (équipage du *1st Lieutenant* Carroll B. Skinner, 44-6741, 817th BS/483rd BG).

Enfin, il faut également mentionner ceux qui serviront de cibles vivantes pour l'entraînement à la fois des soldats allemands et soviétiques, comme l'équipage du 44-8162 (*2nd Lieutenant* Richard Lapelyea, 429th BS/2nd BG) abattu lors de la mission sur l'usine Daimler-Benz à Berlin le 24 mars. « Nous sommes tombés au-dessus des lignes germano-soviétiques, déclarera le pilote, et les soldats des deux nations nous ont tiré dessus quand nous descendions en parachute. » Deux des mitrailleurs seront tués alors qu'ils étaient encore suspendus en l'air.

Le 24 mars, le 5th BW bat son record de distance en allant bombarder l'usine de chars de Daimler-Benz dans la banlieue de Berlin – à 1 200 km de Foggia ! Même s'il semble probable que la *Fifteenth* n'a pas voulu laisser l'exclusivité à la *Eighth* de survoler Berlin, la conception de cette mission paraît quelque peu aberrante, dans la mesure où il est évident que les B-17 n'auront pas assez d'essence pour regagner leurs bases ! L'excellence du bombardement vaut leur seconde *Distinguished Unit Citation* aux 483rd BG et 463rd BG, qui ont mené le bal avec le *Colonel* George W. McGregor dans l'avion de tête. Il n'y aura donc pas de jaloux, les six *Bombardment Groups* du 5th BW ont tous reçu deux DUC.

L'équipage de BIG YANK, le B-17G 44-6405 du 840th BS/483rd BG, a gardé cette journée gravée dans sa mémoire [18] :

- *1st Lieutenant* William S. Strapko, pilote :

« Bien que les mitrailleurs aient été sur le qui-vive, quatre Me 262 sont arrivés si vite sur BIG YANK qu'ils ont été pris par surprise. Ils volaient en échelon refusé. Ils ont plongé sous l'appareil, puis sont revenus en décrivant des cercles pour leur seconde passe. Cette fois, les mitrailleurs étaient prêts, et comme les chasseurs ont dû ralentir un peu pour ne pas dépasser le taxi, ils ont ouvert le feu en avant de la course des 262. »

• *Sergeant* Lincoln F. Broyhill, mitrailleur de queue : « J'ai vu quatre jets attaquer un B-17 isolé d'un autre groupe. Le B-17 en a abattu un, avant de se traîner pour essayer de gagner les lignes russes. Les trois autres sont arrivés droit sur notre taxi. Deux volaient en file indienne dans ma direction. Ils étaient à environ 1 000 m quand j'ai lâché mes pruneaux. Le premier a fait une passe à 200 m, et mes traçantes l'ont touché au fuselage. Tout à coup, il a pris feu. Le second s'est inscrit dans mon viseur après que le premier a disparu. J'ai ouvert le feu, et, soudainement, il est parti en abattée. Après avoir percuté le sol, il a explosé. »

• *Sergeant* Cecil E. Shellabarger, mitrailleur ventral : « J'ai commencé à tirer sur le troisième ennemi quand il était à 800 m, et, quand il s'est rapproché jusqu'à 100 m de notre queue, il a dégagé. Il a semblé suspendu dans le ciel, quand il a brutalement décroché sur son aile gauche. Je lui tiré dessus à nouveau et l'ai touché entre l'aile et le fuselage. Il a piqué tout droit, et à 1 200 m du sol, il s'est désintégré. »

Trois Me 262 sont officiellement homologués à l'équipage, mais les hommes de Strapko ne recevront aucune décoration pour cet exploit. Seulement 4 Me 262 ne rentrent pas, probablement victimes de l'escorte, et les pilotes allemands revendiquent 10 B-17. Huit Fortress sont effectivement portés disparus. Au retour, les survivants s'égayent sur différents terrains du nord de l'Italie.

Après une mission encore difficile sur la gare de triage de Vepetino, qui voit huit B-17 descendus par la *Flak*, le 20 avril, le 5th BW effectue sa dernière mission de guerre le 1er mai contre un pont ferroviaire à Kolbnitz et la gare de triage de Salzbourg.

Le 2 mai, les troupes allemandes capitulent en Italie, et le 8 mai 1945, la guerre cesse en Europe.

[18] warbirds-resourcegroup.org.

TABLEAU DE BORD DU 5TH BOMBARDMENT WING 01.11.1943-08.05.1945

Bombardment Group	Missions	Pertes à l'ennemi	DUC
2nd BG	406	146	2
97th BG	467	110	2
99th BG	395	69	2
301st BG	478	132	2
463rd BG	222	91	2
483rd BG	215	75	2
Totaux	2 183	623	

BILAN ET CONCLUSIONS

Les « Africains », devenus « Italiens », n'ont jamais joui du même prestige ni de la même considération que leurs collègues de la *Eighth Air Force*. Sans doute le fait que le théâtre méditerranéen était considéré comme secondaire par les états-majors alliés a-t-il contribué à minimiser sinon occulter la réussite de la *Fifteenth Air Force*. Blechhammer, Steyr, voire Ploesti (en dehors de la fameuse mission « Tidal Wave ») ne sont pas des objectifs qui ont autant frappé l'imagination que Schweinfurt, Ratisbonne et Berlin. Pourtant, les pertes y ont été tout aussi sévères. ■

▼ KWITURBITCHIN II, un B-17G-55-DL (44-6544) du 414th BS/97th BG, de retour d'une mission sur un objectif dans le nord de l'Italie, probablement à la fin de l'hiver 1944-45, car, à cette époque, le 414th BS avait adopté des bandes diagonales rouges sur le gouvernail.

CHAPITRE 6 PEINTURES DE GUERRE

« Qu'est-ce que vous diriez si l'on supprimait le camouflage de manière à vous faire gagner de 30 à 40 km/h ? »

General Henry H. Arnold au Major General Ira C. Eaker, 27 mars 1943.

LA FORTERESSE CAMOUFLÉE

La question du camouflage et des marques du B-17 n'a été qu'effleurée dans le Tome I. Compte tenu de l'intérêt que nos lecteurs portent à ce sujet, nous avons jugé bon de le développer davantage. Ce chapitre sera divisé en quatre parties : camouflage, marques de nationalité, marques tactiques et marques personnalisées.

CAMOUFLAGE

Les bruits de bottes parvenant jusqu'à Washington, la circulaire (*Specification*) 24114 du 8 avril 1941 introduit le camouflage sur les avions de combat de l'US Army Air Corps.
Jusque-là, les appareils étaient laissés « dans leur jus », que l'on appelle généralement mais improprement « métal naturel », car le métal était en fait recouvert par une couche de laque protectrice transparente.

STANDARDISATION DES TEINTES

Après quelques essais baroques (voir Tome I pages 20 et 21), les teintes retenues sont plus classiques, uniformes (c'est-à-dire sans patron), totalement standardisées et surtout plus économiques en termes de main-d'œuvre (le pragmatisme américain) :

- *Dark Olive Drab* (teinte n° 41) sur le dessus et les flancs ;
- *Neutral Gray* (teinte n° 43) pour les surfaces inférieures.

Un autre avantage de cette uniformisation, c'est le gain de temps et de sécurité qu'elle procure. En cas de doubles schémas (comme dans la RAF, qui utilise un camouflage pour les pays tempérés et un autre pour les pays tropicaux), de deux choses l'une : ou les avions sont affectés à un théâtre d'opérations particulier dès leur construction (l'atelier de peinture ayant besoin de connaître le schéma à utiliser), au risque de fournir des informations précieuses aux services de renseignement ennemis, ou seul le schéma « tempéré » est utilisé, charge aux ateliers situés dans les théâtres tropicaux de les repeindre, ce qui retarde leur mise en service.
La couche supérieure doit descendre suffisamment bas sur les flancs pour que la teinte inférieure ne soit pas visible quand l'avion vole à l'horizontale.
Nous ne nous intéresserons pas aux couches d'apprêt, dont le nombre et la composition ont changé à plusieurs reprises, car elles n'ont aucun impact sur le camouflage proprement dit.
En raison de la nécessité de tester les peintures et de la lente constitution des stocks nécessaires à approvisionner tous les avionneurs, les premiers B-17C camouflés ne sortent pas d'usine avant octobre 1941. Pour les avions déjà livrés, il est demandé de prendre des mesures d'urgence dans les zones les plus exposées à l'ennemi (à cette époque, essentiellement en Extrême-Orient). Les Américains craignant encore une attaque japonaise sur la côte Ouest, le 1er janvier 1942, la *First Air Force* reçoit l'ordre de peindre immédiatement ses avions de combat ; sont concernés les 2nd, 34th et 43rd BG sur B-17.

Les Fortress envoyés à la hâte aux Philippines sont camouflés sur place ou dans les dépôts installés par l'Air Force en Australie (voir Tome I). Il faut noter que certains B-17E préemptés par l'USAAF sur les livraisons destinées à la RAF participent aux toutes premières opérations de la *Eighth Air Force* avec le camouflage imposé par l'*Air Ministry* (et parfois même avec le *fin flash* tricolore) – voir plus bas.

PARTICULARITÉS DU CAMOUFLAGE DES B-17

Les B-17E et F camouflés sont livrés aux unités avec quelques particularités :

- la partie centrale de la dérive est peinte en *Medium Green* au moment de sa fabrication. Personne ne perdra son temps à la repeindre.
- beaucoup d'avions se distinguent par des gouvernes entoilées laissées « dans leur jus » (une couche de vernis argenté), sauf les compensateurs métalliques peints en *Medium Green*.

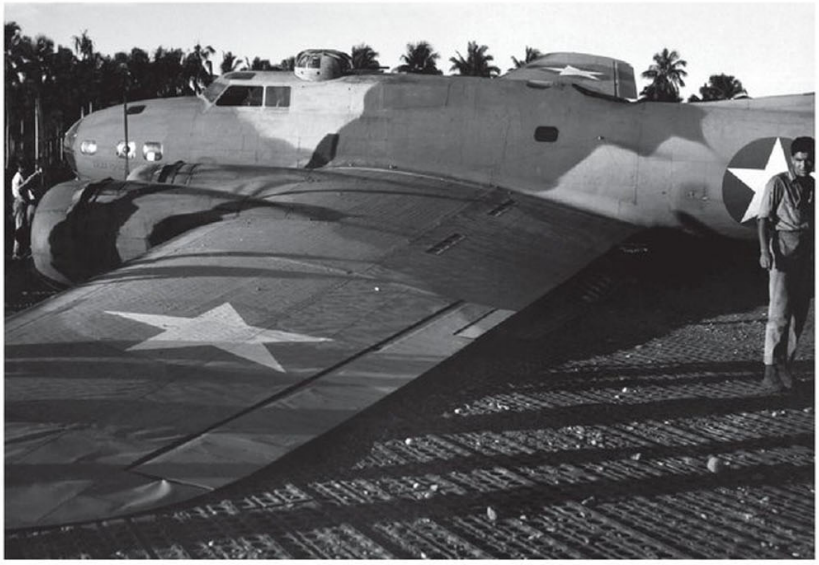
Cela donne à ces appareils une allure de patchwork digne de vétérans ayant connu quelques greffes d'organes.

Pour le survol de contrées à dominantes vertes, l'annexe T.O.07-1-1 à la circulaire 24114, publiée le 8 mai 1942, autorise de compléter ce camouflage uni par des taches irrégulières de *Medium Green* (teinte n° 42) sur les arêtes franches des avions (bords d'attaque et de fuite de la voilure et de l'empennage arrière). Cette disposition est parfaitement conforme à l'essence même du camouflage, qui consiste avant tout à briser les lignes de la silhouette d'un objet pour en rendre les contours plus difficiles à cerner (un peu comme les raies des zèbres perturbent la vision de leurs prédateurs).

En raison de sa forte pigmentation, l'*Olive Drab* vieillit très mal et passe rapidement sous les UV en virant à des nuances tirant sur l'ocre brun, voire le pourpre. De ce fait, le *Medium Green* apparaît rapidement plus foncé que le camouflage de base. Prise lors de l'arrivée des premiers B-17 en Angleterre, cette option sera rapidement abandonnée, parce qu'à l'altitude à laquelle opèrent les Fortress, les petits pâtés, qu'ils semblent vert clair ou vert foncé, ne troublent ni la *Flak* ni la chasse allemandes.

NOUVELLES TEINTES ET NOUVELLE STANDARDISATION

Le 10 mars 1943, les *Northwest African Air Forces* décident d'adopter un nouveau camouflage mieux adapté à leur théâtre d'opérations. Il consiste en une combinaison de vert (*Olive Drab* n° 41) et de sable (*Sand* n° 306) pour les surfaces supérieures et de *Neutral Gray* (n° 43) pour les surfaces inférieures. S'il est appliqué à certains avions de combat engagés en Tunisie, il n'existe aucun exemple de B-17 repeint de cette manière.

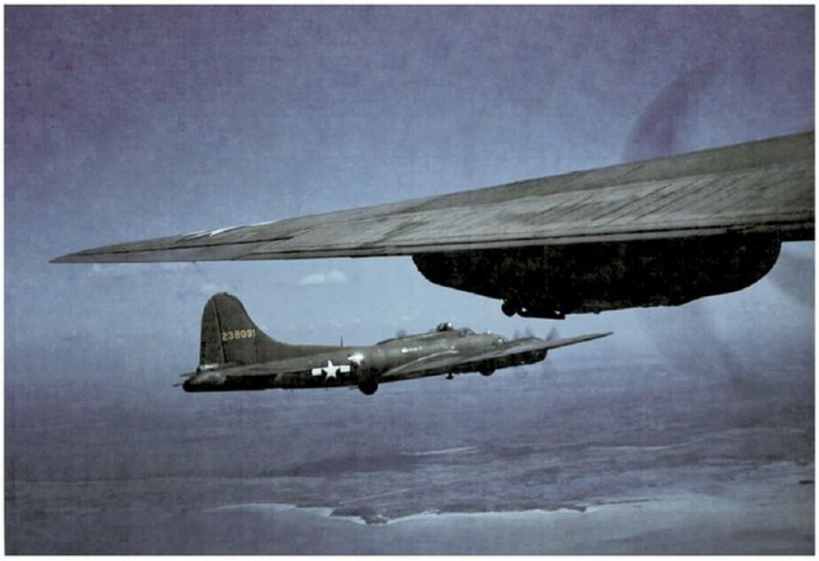


◀ L'atelier de la base de Bassingbourn met les marques du B-17G-40-VE 42-97880, alias LITTLE MISS MISCHIEF, du 324th BS/91st BG, en conformité avec celles du 1st CBW (partie postérieure de la dérive, empennages horizontaux et saumons d'aile en rouge).

▶ Un exemple unique de camouflage non standard appliqué à un B-17. Il s'agit du B-17E 41-2409 du 431st BS/11th BG accidenté à Guadalcanal le 25 novembre 1942. Les teintes employées étaient vraisemblablement *Olive Drab*, *Medium Grey* et *Sand*. Une autre photo et un profil couleur de cet appareil ont été publiés dans le Tome I (pp. 74 et 92).

▼ Un avion que l'on ne présente plus, MEMPHIS BELLE, peu après son retour au pays (photographié ici sur l'aéroport de Washington – notez le Capitole dans le fond).. Les particularités du camouflage des B-17F sont ici bien visibles : partie de la dérive et taches *Medium Green*, gouvernes entoilées non camouflées en *Olive Drab* (mais recouvertes de taches *Medium Green*) et compensateurs en *Olive Drab*.

Dans un souci de standardisation entre l'Army et la Navy, l'*Army Air Force Bulletin* n° 157 du 28 septembre 1943 modifie la codification des teintes (A-N *Aircraft Standard*) et surtout remplace l'ancien *Dark Olive Drab* par un nouveau (ANA 613) de meilleure résistance aux rayons solaires. Quoique ténue, il existe une différence de ton entre les deux peintures, la plus récente étant légèrement moins foncée. De même, la teinte *Neutral Gray* (n° 43) est remplacée par un *Sea Gray* (ANA 603), copié sur l'*Extra Dark Sea Grey* britannique, comportant une touche de bleu.
Toutefois, comme un changement beaucoup plus important se prépare, puisqu'il est alors question de purement et simplement supprimer le camouflage sur les avions de combat, et que, d'autre part, le temps de réaction entre la publication des directives et leur application effective (notamment à cause de la nécessité de constituer des stocks) est assez long, il est vraisemblable qu'aucun B-17 n'a reçu ces nouvelles peintures.



◥ Ce B-17G-30-BO appartient au dernier lot à sortir avec un camouflage des usines de Seattle. Il ne quittera pas les USA. Bien que dénommée « olive », la teinte de base tirait sur le marron, surtout après une longue exposition au soleil.

▶ Ce B-17F-70-BO, avion de servitude de la 3rd *Bombardment Division*, servira de banc d'essai pour le décapage de la peinture, qui s'avérera être une charge de travail trop importante pour justifier la généralisation du procédé. Il a été baptisé de manière fort appropriée SILVER QUEEN. À gauche, le *Major General* Earle E. Partridge, commandant la *Division*, et, à droite, le *Colonel* Robert B. Landry, commandant le 493rd *Bombardment Group*.

▼ Une formation de B-17 du 323rd BS/91st BG avec un avion camouflé (le B-17F-130-BO 42-31909, NINE-O-NINE) au milieu d'autres « tout alu ». Au premier plan, le B-16G-45-BO 42-97304, PRIORITY GAL, perdu le 31 juillet 1944. Il est intéressant de noter que le B-17F est équipé d'une « tourelle de menton ».

LA FIN DU CAMOUFLAGE

Deux raisons sous-tendent cette décision : l'USAAF est passée du mode défensif au mode offensif et ne craint pratiquement plus les attaques aériennes contre ses aérodromes ; dans la lutte pour la supériorité aérienne, comme pour les raids à longue distance et haute altitude, le camouflage ne procure aucun avantage. S'en passer permettra non seulement d'alléger les avions [1], améliorant leur vitesse, leur endurance ou leur charge utile, mais fera gagner – outre quelques dollars – un temps précieux dans les usines (toujours le pragmatisme américain). On ne peut non plus exclure une certaine arrogance à vouloir envoyer des avions non camouflés au-dessus du *Reich* ou du Japon – un autre aspect de la guerre psychologique ? Néanmoins, il reste à vaincre de vieilles réticences, et entre les tests réalisés à Eglin, fin mars 1943, et la décision finale, il s'écoulera quelques mois.

Le 30 octobre 1943, Arnold ordonne que les avions de combat ne soient plus camouflés (sauf rares exceptions). Cette décision dégringole tous les échelons intermédiaires, jusqu'à ce que la directive T.O.07-01-1 du 26 décembre 1943 l'officialise auprès des avionneurs et des dépôts. Comme on l'a vu ailleurs, c'est à partir de janvier 1944 que les B-17G sortent des ateliers sans camouflage ; ils appartiennent aux lots G-35-BO, G-20-VE et G-35-DL. La 8th AF reçoit ses premiers B-17 « alu » vers la fin du mois de février 1944.

Les seuls *heavies* repeints dans les dépôts sont ceux destinés aux « Carpetbaggers ». Ils reçoivent une couche de noir brillant « anti-projecteurs » sur les parties inférieures et les flancs jusqu'au niveau de l'arête supérieure du fuselage ; les surfaces supérieures sont laissées en *Olive Drab* pour les avions anciens ou peintes en noir mat sur les appareils non camouflés à l'origine.

Les Fortress camouflés le resteront, car un test entrepris par le VIII *Bomber Command*, en juillet 1943, démontre qu'il faut 1 300 heures de travail et 585 litres de décapant pour sabler un B-17 [2]. Le jeu n'en vaut manifestement pas la chandelle. Appareils camouflés et appareils « alu » combattront côte à côte jusqu'à la fin des hostilités.

[1] Cet argument souvent avancé reste pourtant des plus discutables. Le poids de la peinture d'un B-17 a été estimé à environ 35 kg, un bien faible pourcentage par rapport aux 32 tonnes de l'avion en pleine charge.

[2] En l'occurrence, le 42-29780.

CAMOUFLAGE DES FORTRESS DE LA RAF

Les Fortress Mk. I sont livrés camouflés selon un schéma établi par l'*Air Ministry*, soit un patron bicolore pour les surfaces supérieures (*Dark Green* et *Dark Earth*) et une teinte unie *Sky Blue* ou *PRU Blue* pour les surfaces inférieures. Les Britanniques sont moyennement satisfaits, parce que les peintures fournies par DuPont à Boeing ne correspondent pas *exactement* à leurs spécifications ; ils n'iront quand même pas jusqu'à les repeindre, tout au moins, pas tout de suite. Par ailleurs, peu habitués au raffinement très britannique des peintures de guerre de la RAF, les Américains se sont un peu emmêlés les pinceaux (c'est le cas de le dire) en mixant les patrons ! De toute façon, la carrière du Fortress Mk. I n'est pas appelée à durer.

Les Mk. I transférés en Égypte sont repeints en *Extra Dark Sea Grey* et *Dark Slate Grey* dessus et *Sky Blue* dessous, comme ceux fournis au *Coastal Command*, sauf que le *White* remplace le *Sky Blue*.

Les Mk. II et Mk. IIA arrivent dans les deux schémas cités précédemment, bien que l'on note quelques exceptions.

Les appareils relevant du 100 *Group* sont peints à la manière des bombardiers du *Bomber Command*.

Le reste des marques (cocardes, codes tactiques, numéros de série, etc.), tant pour les Mk. I que pour les Mk. II, IIA et III, répond strictement aux règles édictées par l'*Air Ministry* en la matière (taille, emplacement, couleur…), qui vont évoluer avec le temps et l'emploi des avions.

En préemptant un certain nombre de machines destinées à la RAF, l'USAAF se retrouve avec des avions tricolores, dont quelques-uns portent encore le *fin flash* et le *serial* britanniques. Ils participeront aux toutes premières missions de l'*Air Force* dans cette livrée.

▶ Alabama Exterminator II, ce B-17E (41-9022) du 341st BS/92th BG porte le camouflage standard de la RAF, à laquelle il aurait dû être livré en tant que Fortress Mk. IIA si Washington n'en avait pas décidé autrement. Noter l'insigne représentant une tête de mort entre deux bombes sur le moyeu de roue et sur l'arrière du fuselage. (IWM)

▼ Un Fortress Mk. I du N° 90 *Squadron* (AN522/J) au roulage avant son départ en mission. La démarcation entre les teintes supérieures et inférieure était placée très haut, en gros au ras des hublots de nez et au milieu des sabords. Dans le *Coastal Command*, elle sera remontée d'un cran, surtout sur les Mk. II et IIA, ne couvrant que les surfaces visibles d'en haut. (IWM)

ASSEMBLY SHIPS

Pour servir de point de ralliement lors des assemblages des formations, en particulier les jours où sévit un fort brouillard qui perturbe décollage et ascension jusqu'à l'altitude de rétablissement, quelques appareils « war weary », déclarés non bons de guerre, sont peints dans des schémas bariolés et hauts en couleur. Toutefois, il semble que le seul *Combat Bombardment Wing* sur B-17 à avoir adopté ce procédé – et pour une courte durée – a été le 41st (303rd, 379th et 384th BG).

MARQUES DE NATIONALITÉ

• 07.12.1941

Lorsque les États-Unis entrent en guerre le 7 décembre 1941, les marques de nationalité comportent six cocardes (deux de chaque côté du fuselage et quatre sur et sous les ailes) – une disposition conforme aux conventions internationales. Depuis 1926, elles sont complétées par des bandes tricolores sur le gouvernail – 13 bandes horizontales alternées rouge et blanc (commençant et finissant par le rouge) et une bande verticale bleu foncé (*Insignia Blue*, c'est-à-dire de la même couleur que la cocarde). Cependant, l'USAAC/USAAF se distingue des deux autres Armes (US Navy et US Marine Corps) par l'inscription « U. S. ARMY » sous les ailes, peinte en *Insignia Blue*, une teinte très foncée, proche du noir.

• 12.05.1942

Le disque rouge des cocardes est éliminé, ainsi que les bandes tricolores sur le gouvernail. Bien que la circulaire n° 141 n'en donne pas les raisons, il y a tout lieu de penser que cette disposition a été prise pour éviter les méprises avec les avions japonais. En outre, les cocardes ne sont plus désormais appliquées qu'à quatre positions : chaque côté du fuselage arrière, demi-plan gauche supérieur et demi-plan droit inférieur. Cette mesure a été prise pour éviter que les cocardes d'aile ne servent aux chasseurs ennemis pour centrer les avions américains dans leur collimateur !

▲ l'*Assembly Ship* du 384th BG, le B-17F-60-DL 42-3441, et le BIRMINGHAM BLITZKRIEG, l'un des B-17E historiques de la *Eighth*, puisqu'il a participé à la mission n° 1 sur Rouen avec le 97th BG. Déclassé comme « war weary » après son affectation au 379th BG, il sert d'avion d'assemblage pour ce groupe, avec une livrée du plus bel effet.

▶ Ce B-17C en approche montre les marques de nationalité appliquées aux avions de l'USAAC avant Pearl Harbor, en particulier l'inscription « U.S. Army » sur les intrados.

◢ Ce B-17F-15-BO (41-24496) du 423rd BS/306th BG a été endommagé par la *Flak* au-dessus de Saint-Nazaire le 17 novembre 1942. À cette époque, les Fortress de la *Eighth* ne portaient encore aucune marque tactique. On note la cocarde de flanc ourlée de jaune, alors que la cocarde d'extrados n'a pas de liseré.

• 28.05.1942

L'inscription « U.S. ARMY » sous les ailes est bannie, tant sur les avions *camouflés* en production que sur ceux en service. La circulaire *ad hoc* (T.O.07-1-1B) n'est publiée que le 15 août 1942, et il faudra encore un temps de réaction avant que cette disposition n'entre réellement en vigueur.

• 30.09.1942

Les avions qui doivent être impliqués dans l'opération « Torch », les débarquements alliés en Afrique du Nord, reçoivent un liseré jaune de deux pouces de diamètre (env. 5 cm) aux cocardes de flanc et à celle d'intrados.

▼ L'ajout des « oreilles » à la cocarde d'origine donne une version erronée des nouvelles marques de nationalité, car les barres auraient dû s'arrêter à la bordure rouge et non la recouvrir. Devant pose l'équipage du *2nd Lieutenant* Vernon D. Adams du 561st BS/388th BG, Knetishall, 6 août 1943.

Cette disposition est étendue à tous les appareils de l'USAAF présents en Angleterre le 1er octobre 1942. Abandonnées officiellement au début de l'année 1943, les cocardes cerclées de jaune sont encore visibles sur nombre de B-17 jusqu'à la fin du printemps.
La justification avancée est assez nébuleuse. Les Alliés pensaient – à juste titre – que compte tenu de la « cote de popularité » des armées de Sa Majesté parmi les soldats et marins français (remember Mers el-Kébir), ils rencontreraient une moindre résistance en Afrique du Nord si les opérations semblaient conduites par les Américains. Toutefois, cela n'explique en rien la raison pour laquelle l'USAAF a copié la cocarde de la RAF, ni pourquoi un *fin flash* de type britannique a été apposé sur la dérive de nombreux avions américains en Afrique du Nord – *a priori*, tout l'inverse de l'effet recherché ! À notre humble avis, il s'agissait plutôt d'harmoniser l'apparence des cocardes des deux aviations à l'attention des batteries antiaériennes des marines alliées (ce qui explique pourquoi la cocarde d'extrados n'a pas été cerclée de jaune), la vive explication entre la chasse de Vichy et les F4F Wildcat au-dessus de Casablanca ne permettant pas de penser que les Français avaient modulé leur réaction en fonction de la nationalité de leurs adversaires.

• 29.06.1943

Le T.O.07-1-1B (*Technical Order*) daté du 29 juin 1943 apporte une modification sensible aux marques de nationalité. À la cocarde de base (*star-insignia*) sont ajoutés deux rectangles blancs (que nous baptiserons « oreilles ») d'une largeur d'un demi-rayon et d'une longueur d'un rayon de ladite cocarde. Un liseré rouge (*Insignia Red*) d'un huitième de rayon d'épaisseur est appliqué à l'ensemble. Les positions restent inchangées. Curieux retour en arrière que cette réapparition du rouge honni dans les marques de nationalité américaines ! D'ailleurs, il ne faut pas attendre longtemps pour que les *Air Forces* engagées contre les Japonais réagissent vivement.

▲ Curieuse interprétation du changement de couleur du liseré des marques de nationalité sur ce B-17F-115-BO (42-30647) 366th BS/305th BG, photographié lors de la mission n° 91 sur Stuttgart du 6 septembre 1943.

▲ Même si des stars de Hollywood (en particulier Bob Hope) posent devant le B-17F-95-BO 42-30242 du 364th BS/305th BG, nous nous intéresserons surtout à la manière dont la cocarde de fuselage a été ternie.

• 14.08.1943

La circulaire AN-I-9b remplace le rouge du liseré des marques de nationalité par du bleu (*Insignia Blue*). Les unités basées en Europe et en Afrique du Nord n'ayant pas la même réaction épidermique à propos du rouge que celles opérant dans le Pacifique, le changement sera très progressif, les photos montrant que nombre de B-17 continuaient à arborer ce type de cocarde à la fin de l'année 1943. C'est la dernière modification des marques de nationalité des avions américains au cours de la Seconde Guerre mondiale.

On notera que les B-17 de la *Eighth* ont fréquemment terni le blanc de l'étoile des cocardes pour éviter que celles-ci ne servent de repères aux artilleurs et aux chasseurs et que le liseré jaune des cocardes de type « Torch » a souvent été repeint dans une teinte bleue, légèrement moins soutenue que l'*Insignia Blue*. Ces initiatives locales n'ont pas donné lieu à des circulaires officielles.

MARQUES TACTIQUES

EUROPEAN THEATER OF OPERATIONS

▶ CODES TACTIQUES ALPHANUMÉRIQUES

Bien que l'*Air Ministry* britannique ait attribué des codes tactiques alphanumériques aux groupes de B-17 peu après leur arrivée en Angleterre, ceux-ci sont boudés par les Américains pendant un long moment. Ils se contentent de peindre les deux derniers chiffres de leur numéro de série (*Radio Call Sign*) sur le nez de certains appareils, voire, au mieux, une lettre individuelle sur la dérive, mais beaucoup volent sans aucune autre identification que leur *Radio Call Sign*.

Cette situation ne peut durer longtemps. Dès lors que plusieurs unités distinctes volent en formation groupée, il devient vite indispensable de les identifier. Les codes tactiques à la sauce British entrent donc en vigueur avec une certaine mollesse à partir du mois de décembre 1942.

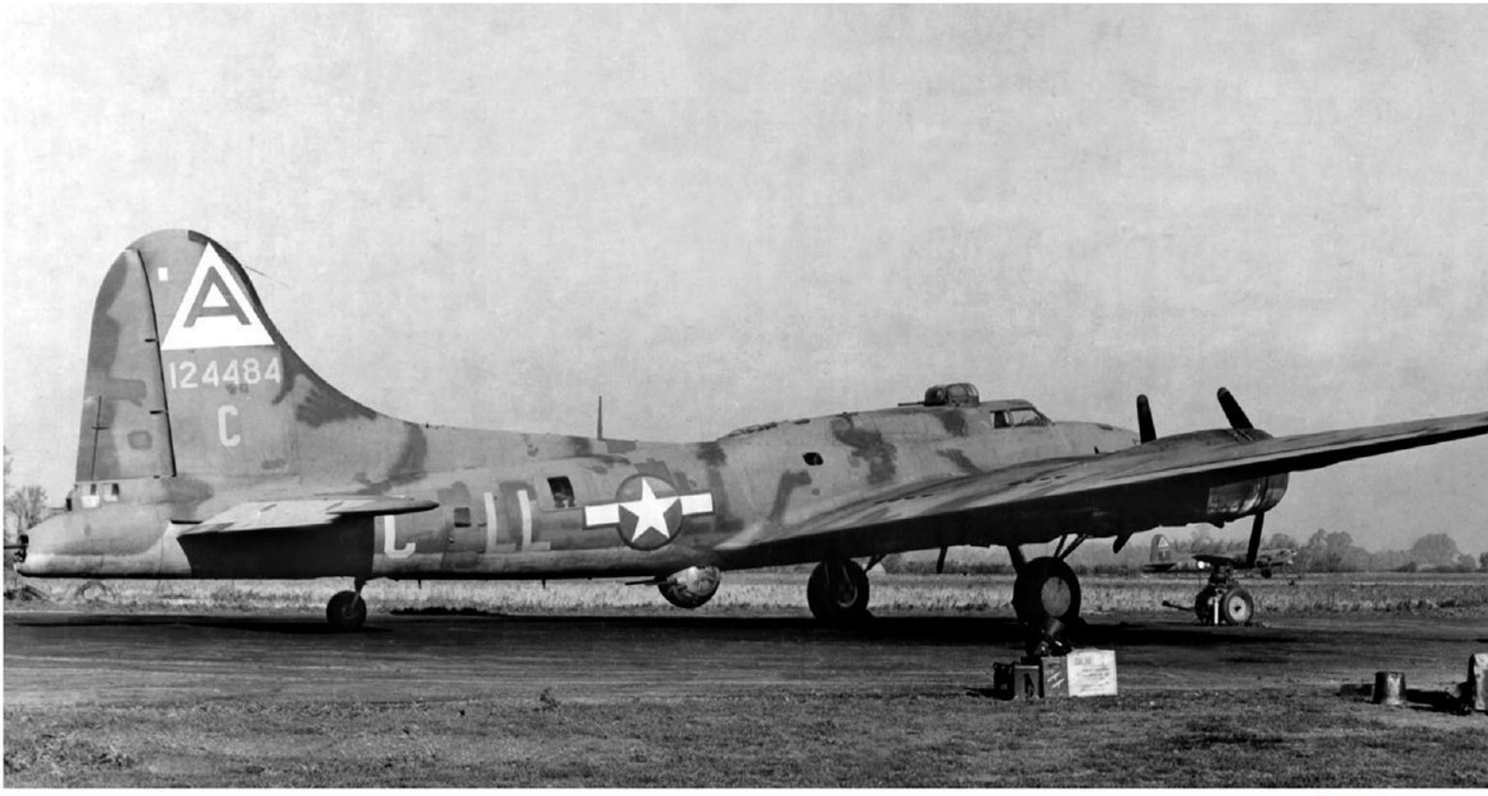
Sur les quatre groupes historiques de la *Eighth*, seul le 91st BG adopte des lettres jaunes, les autres reprenant le gris clair typique des unités de la RAF. Le code tactique est apposé un peu à la va-comme-je-te-pousse, les peintres étant fort embarrassés par les cocardes de flanc et les sabords.

On remarquera dans la liste des codes que dans chaque groupe figurent deux combinaisons très proches (c'est-à-dire ayant une lettre en commun) de manière à leurrer les Allemands sur la composition des *Bombardment Groups* (trois ou quatre *Squadrons*).
Les nouveaux groupes adoptent le gris pour leurs codes (sauf les 398th et 391st BG, qui favorisent le jaune), quoique quelques-uns les repeindront en blanc, probablement pour en améliorer la visibilité. Deux unités, les 388th et 457th BG, ne recevront jamais de code tactique, tandis qu'au moins une autre choisira de les ignorer volontairement ; toutefois, à cette époque, d'autres marques d'identification sont entrées en vigueur.
En ce qui concerne les lettres individuelles, la plupart des groupes adoptent le système suivant : les premier et troisième *Squadrons* utilisent les lettres de A à H (au début, les *Squadrons* ne comportent que huit avions en ligne) et les deuxième et quatrième *Squadrons*, les lettres de S à Z.

◥ PEGGY D, un B-17E du 342nd BS/92nd BG, participe à la mission n° 1 de la *Eighth Air Force* sur Rouen le 17 août 1942. Pour tout moyen d'identification, il ne porte que les deux derniers chiffres de son *Radio Call Sign* (41-9043) sur le nez. Il arbore le même insigne qu'ALABAMA EXTERMINATOR, appartenant au même groupe (mais pas au même *Squadron*). (IWM)

▶ Visiblement les peintres ont été gênés pour apposer le code tactique. L'application des « oreilles » à la cocarde de flanc n'a aidé en rien sa lecture. Très belle étude en vol du B-17F-85-BO (42-30043), baptisé RUTHLESS, qui devra amerrir en mer du Nord le 4 octobre 1943. On note le triangle indiquant que son unité appartenait à la 1st *Air Division* et le « P » indicatif du 384th BG. (National Museum of the US Air Force)

▼ Le B-17GF-10-BO (THE BAD EGG) du 401st BS/91st BG présente plusieurs caractéristiques intéressantes. On remarque, tout d'abord, que des taches de *Medium Green* ont également été appliquées en dehors des endroits prévus par la circulaire. Le liseré rouge de la cocarde a été repeint dans un ton de bleu plus foncé que celui de la cocarde. Le code tactique a été effacé quand les barres horizontales ont été ajoutées à la cocarde de flanc et déplacé en arrière de celle-ci ; on notera qu'il est peint en jaune, la lettre individuelle étant blanche (ou gris clair) sur le fuselage et jaune sur la dérive.



Cette pratique perdure jusqu'à l'arrivée des nouveaux *Bombardment Groups* équipés d'origine en B-17G, qui affectent les lettres individuelles à partir de A. Bien entendu, on trouve de nombreuses exceptions. Quand les *Squadrons* passent à 18 appareils, au printemps 1944, la lettre I est omise, de sorte que les avions sont immatriculés de A à S. En cas de perte, le remplaçant reprend la lettre du B-17 disparu.
La taille des codes est calculée de sorte qu'ils ne soient pas lisibles à plus de 500 m pour des raisons de sécurité. Toutefois, lors des assemblages, parfois complexes, des formations de combat, cette disposition devient un handicap, car lorsqu'ils émergent du brouillard après le décollage – un cas assez fréquent en Angleterre –, les pilotes éprouvent parfois bien des difficultés à retrouver leur unité, et il n'est pas rare que certains s'assemblent, par erreur ou pour ne pas rester seuls, avec un groupe qui n'est pas le leur.

	1st BW △	4th BW □
A	91st BG	94th BG
B	92nd BG	95th BG
C	303rd BG	96th BG
D		100th BG
G	305th BG	385th BG
H	306th BG	388th BG
J	351st BG	390th BG
K	379th BG	447th BG
L	381st BG	452nd BG
O		486th BG
P	384th BG	487th BG
S	401st BG	34th BG
T		490th BG
U	457th BG	
W	394th BG	486th BG
X		493th BG
Z		HQ 4th BW
sans lettre	482nd BG	

NB : tous les BG cités ne sont pas encore arrivés au moment de l'entrée en vigueur de ces marques.

▶ MARQUES D'IDENTIFICATION GÉOMÉTRIQUES

Après avoir créé les *Bombardment Wings* en 1943, l'état-major de la *Eighth* reconnaît la nécessité de disposer d'un moyen d'identification visuel à la fois immédiat et lisible de plus loin. Au mois de juin, des figures géométriques sont adoptées :

- 1st BW un triangle
- 4th BW un carré

Ces symboles sont pleins, généralement peints en blanc (ou parfois en gris clair) et apposés sur la dérive et l'extrados de l'aile droite. À l'intérieur figure en noir ou en *Insignia Blue* une lettre attribuée à chaque *Bombardment Group*, comme suit :

Le 13 septembre, les 1st et 4th BW sont respectivement rebaptisés 1st et 3rd *Air Divisions*, mais les symboles restent inchangés.
Là encore, il ne faut pas croire que ces marques ont été immédiatement apposées sur tous les avions. Les unités ne pouvant pas se permettre d'immobiliser un seul avion pour de simples travaux de peinture, la plupart des B-17 ont dû attendre leur passage en atelier (révision, dégroupage, panne, réparations...) pour être livrés aux artistes.

▶ MARQUES D'IDENTIFICATION VISUELLE

La disparition officielle du camouflage ramène l'USAAF plusieurs années en arrière, quand ses avions volaient avec des livrées chamarrées. C'est tout naturellement que les premières marques de couleur commencent à apparaître, d'abord de manière individuelle, puis de façon officielle.

CODES TACTIQUES ALLOUÉS AUX UNITÉS DE B-17 DE LA EIGHTH AIR FORCE

Code	BS	BG
2C	838th	487th
2G	836th	487th
2S	834th	486th
2U	785th	466th
3L	391st	34th
3O	601st	398th
3Q	852nd	491st
3R	832nd	486th
4F	837th	487th
4N	833rd	486th
4Z	791st	467th
6A	789th	467th
6K	730th	452nd
6L	787th	466th
6X	854th	491st
7D	731st	452nd
7Q	850th	490th
7V	752nd	458th
7W	848th	490th
8I	18th	34th
8M	862nd	493rd
9Z	728th	452nd
AG	330th	93rd
AW	337th	96th
BG	334th	95th
BI	568th	390th
BK	546th	384th
BN	359th	303rd
BO	368th	306th
BX	338th	96th
CC	569th	390th
CI	576th	392nd
CQ	708th	447th
CT	712th	448th
DC	577th	392nd
DF	324th	91st
DI	570th	390th
DS	511th	351st
EC	578th	392nd
EE	565th	389th
EI	714th	448th
EP	451st	100th
ET	336th	95th
FC	571st	390th
FL	704th	446th
FO	527th	379th
FR	525th	379th
G6 (?)	861st	493rd
GC	579th	392nd
GD	534th	381st
GJ	506th	44th
GL	410th	94th
GN	427th	303rd
GO	328th	93rd
GX	548th	385th
GY	367th	306th
H8	835th	486th
HN	705th	446th
HP	567th	389th
HR	551st	385th
IE	709th	447th
IG	713th	448th
IJ	710th	447th
IN	613th	401st
IO	715th	448th
IR	711th	447th
IS	700th	445th
IW	614th	401st
IY	615th	401st

▲ Le 42-31250 (futur Mag The Hag II) vient d'arriver à Podington (fin novembre 1943). Un peintre du 92nd *Bombardment Group* est en train de remplir le triangle du 1st *Bomb Wing* sur la dérive, tandis qu'un autre trace la lettre individuelle (qui ne ressemble pourtant pas au début d'un « B », qui sera la lettre attribuée à cet avion au sein du 327th BS). Cet appareil sera porté disparu le 13 septembre 1944.

Les 385th et 457th BG avaient affecté une couleur spécifique aux moyeux d'hélice de chacun de leurs *Squadrons*. Le 306th BG peignait une bande au sommet de la dérive et les 95th, 100th et 390th BG une bande autour du nez, chaque *Squadron* se voyant attribuer une couleur. En juillet 1944, le 1st *Combat Wing* (1st *Air Division*) décore de voyantes marques rouges la dérive, les empennages horizontaux et les saumons d'aile de ses B-17. Le pas est rapidement emboîté par les autres *Combat Wings*, puis par ceux de la 3rd *Air Division*. Bandes, chevrons et même damiers donnent aux formations de Fortress des allures de kermesse aérienne (si ce n'était pour la Luftwaffe et la *Flak*, peu sensibles à ces débauches de couleurs).
Le 97th BG semble avoir échappé à cette pratique. Sur les avions camouflés, les couleurs pouvaient varier (notamment, inversion entre le noir et le blanc).

▶ MARQUE DU JOUR

À l'été 1943 naissent des rumeurs accusant les Allemands d'utiliser des B-17 capturés pour se mêler aux formations et informer les contrôles terrestres de leur composition, de leur vitesse et de leur cap – comme si les radars n'avaient aucune utilité en la matière –, voire d'ouvrir le feu si l'occasion se présentait. Comme toujours dans ce cas de figure, il est difficile de faire la part des choses. Les archives allemandes, qui ne sont ni plus ni moins dissimulatrices que les archives alliées, ne révèlent aucune volonté officielle de s'adonner à cette pratique ; ce qui ne signifie pas qu'elle n'ait pas pu être entreprise officieusement.

J3	755th	458th
J4	753rd	458th
J6	406th	482nd
JD	545th	384th
JJ	422nd	305th
JU	707th	446th
JW	326th	92nd
K8	602nd	398th
KY	366th	305th
LD	418th	100th
LF	526th	379th
LG	322nd	91st
LL	401st	91st
LN	350th	100th
M3	729th	452nd
MK	701st	445th
MS	535th	381st
MZ	413th	96th
N6	860th	493rd
N7	603rd	398th
N8	600th	398th
NB	67th	44th
NV	325th	92nd
OE	335th	95th

OR	323rd	91st
PU	360th	303rd
PY	407th	92nd
Q2	790th	467th
Q4	863rd	493rd
Q6	4th	34th
QE	331st	94th
QJ	339th	96th
QK	66th	44th
QW	412th	95th
R2	7th	34th
R5	839th	487th
RD	423rd	306th
RE	329th	93rd
RN	703rd	445th
RQ	509th	351st
RR	566th	389th
RT	706th	446th
S3	851st	490th
SC	612th	401st
SG	550th	385th
SO	547th	384th
SU	544th	384th
T8	853rd	491st

T9	784th	466th
TS	333rd	94th
TU	510th	351st
U8	786th	466th
UX	327th	92nd
V2	855th	491st
VE	532nd	381st
VK	358th	303rd
VP	533rd	381st
W8	849th	490th
WA	524th	379th
WF	364th	305th
WQ	68th	44th
WV	702nd	445th
WW	369th	306th
X7	788th	467th
XA	549th	385th
XK	365th	305th
XM	332nd	94th
XR	349th	100th
YB	508th	351st
YM	409th	93rd
YO	564th	389th
Z5	754th	458th

1st *AIR DIVISION* MajGen H. M. Turner

VIII *Bomber Command*

482nd BG	–	LtCol C. W. Bird	Alconbury
406th BS	J6		
812th BS	MI		
813th BS	PC		
814th BS	SI		

1st *Combat Bombardment Wing* BrGen R. B. Williams

91st BG	Triangle-A	Col H. W. Terry	Bassingbourn
322nd BS	LG		
323rd BS	OR		
324th BS	DF		
401st BS	LL		
381st BG	Triangle-L	LtCol C. S. Hall	Ridgewell
532nd BS	VE		
533rd BS	VP		
534th BS	GD		
535th BS	MS		
398th BG	Triangle-W	LtCol A. F. Briggs	Nuthampstead
600th BS	N8		
601st BS	3O		
602nd BS	K8		
603rd BS	N7		

40th *Combat Bombardment Wing* Col R. W. Burns

92nd BG	Triangle-B	Col J. W. Wilson	Podington
325th BS	NV		
326th BS	JW		
327th BS	UX		
407th BS	PY		
305th BG	Triangle-G	Col H. G.	Chelveston
364th BS	WF		
365th BS	XK		
366th BS	KY		
422nd BS	JJ		
306th BG	Triangle-H	Col H. H. Upham	Thurleigh
367th BS	GY		
368th BS	BO		
369th BS	WW		
423rd BS	RD		

41st *Combat Bombardment Wing* Col M. A. Preston

303rd BG	Triangle-G	LtCol W. C. Sipes	Molesworth
358th BS	VK		
359th BS	BN		
360th BS	PU		
427th BS	GN		
379th BG	Triangle-K	LtCol L. C. Mason	Kimbolton
524th BS	WA		
525th BS	FR		
526th BS	LF		
527th BS	FO		
384th BG	Triangle-P	Col T. E. Milton	Grafton Underwood
544th BS	SU		
545th BS	JD		
546th BS	BK		
547th BS	SO		

94th *Combat Bombardment Wing* BrGen J. K. Lacey

351st BG	Triangle-J	Col M. I. Carter	Polebrook
508th BS	YB		
509th BS	RQ		
510th BS	TU		
511th BS	DS		
401st BG	Triangle-S	Col W. T. Seawell	Deenethorpe
612th BS	SC		
613th BS	IN		
614th BS	IW		
615th BS	IY		
457th BG	Triangle-U	Col H. E. Rogner	Glatton
748th BS			
749th BS			
750th BS			
751st BS			

[A] Cette marque n'est plus portée à partir de janvier 1945.

[B] Les codes des quatre *Squadrons* ont été parfois intervertis, probablement à la suite de transferts entre *Squadrons* non régularisés par les peintres. Sont indiqués ceux ayant la plus nombreuse occurence.

▼ Cette image du B-17G-65-VE (44-8483) du 600th BS/398th BG, accidenté à Nuthampstead pendant l'hiver 1944-45, prouve sans ambiguïté que le code tactique de ce *Squadron* était N8 et non NB, comme on peut le lire un peu partout.

3rd *AIR DIVISION* MajGen E. E.Partridge

4th *Combat Bombardment Wing* Col R. W. Burns

94th BG	Carré-A	Col N. T. Perkins	Bury St. Edmunds
331st BS	QE		
332nd BS	XM		
333rd BS	TS		
410th BS	GL		
447th BG	Carré-K	LtCol L. G. Thorup	Rattlesden
708th BS	CQ		
709th BS	IE		
710th BS	IJ		
711th BS	IR		
486th BG	Carré-W	Col W. B. Kieffer	Sudbury
832nd BS	3R		
833rd BS	4N		
834th BS	2S		
835th BS	H8		
487th BG	Carré-P	Col W. K. Martin	Lavenham
836th BS	2G		
837th BS	4F		
838th BS	2C		
839th BS	R5		

13th *Combat Bombardment Wing* BrGen H. Q. Huglin

95th BG	Carré-C	LtCol R. H. Stuart	Horham
334th BS	BG		
335th BS	OE		
336th BS	ET		
412th BS	QW		

100th BG	Carré-D	Col F. J. Sutterlin	Thorpe Abbotts
349th BS	XR		
350th BS	LN		
351st BS	EP		
418th BS	LD		
390th BG	Carré-J	Col J. A. Miller	Framlingham
568th BS	BI		
569th BS	CC		
570th BS	DI		
571st BS	FC		

45th *Combat Bombardment Wing* BrGen A. J. Old Jr.

96th BG	Carré-C	Col R. W. Warren	Snetterton Heath
337th BS	QJ [B]		
338th BS	ET		
339th BS	AW		
413th BS	MZ		
388th BG	Carré-H	Col C. C. Cox	Knettishall
560th BS			
561st BG			
562nd BS			
563rd BS			
452nd BG	Carré-L	Col B. L. Batson	Deopham Green
728th BS	9Z		
729th BS	M3		
730th BS	6K		
731st BS	7D		

93rd *Combat Bombardment Wing* BrGen J. K. Gerhart

34th BG	Carré-S [A]	Col W. E. Creer	Mendlesham
4th BS	Q6		
7th BS	R2		
18th BS	8I		
391st BS	3L		
385th BG [C]	Carré-G [A]	Col G. Y. Jumper	Great Ashfield
548th BS	GX		
549th BS	XA		
550th BS	SG		
551st BS	HR		
490th BG	Carré-T [A]	Col F. P. Bostrom	Eye
848th BS	7W		
849th BS	W8		
850th BS	7Q		
851st BS	S3		
493rd BG	Carré-X	Col R. B. Landry	Debach
860th BS	N6 [D]		
861st BG	G6 (?)		
862nd BG	8M		
863rd BG	Q4		

[C] Transféré du 4th CBW en janvier 1945.

[D] Les quatre *Squadrons* du 493rd BG semblent n'avoir jamais porté leurs codes.

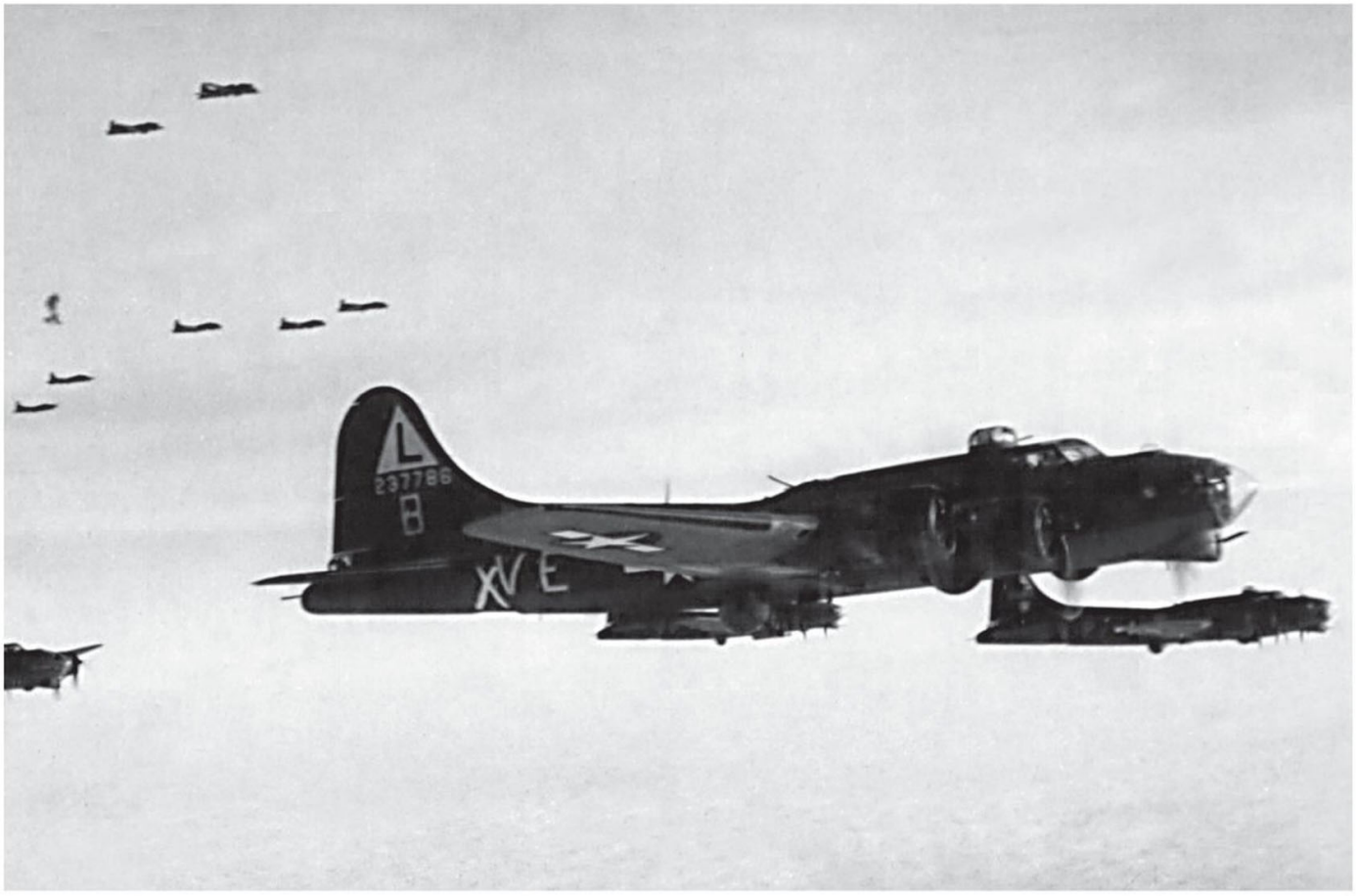
▲ Il ne faut pas croire que pour autant tous les B-17 ont arboré des peintures de guerre voyantes ni même reçu les marques d'identification réglementaires. Témoin ce B-17G-35-BO (42-31934) du 731st BG/452nd BG photographié lors de la mission n° 223 du 24 février 1944 sur Rostock. L'appareil avait été pris en compte trois semaines plus tôt, mais il semble n'avoir jamais reçu de nom de baptême et encore moins un *nose art*.

▼ Ce B-17G-10-DL du 532nd BS/381st BG, en route pour Brême le 16 décembre 1943, porte la « marque du jour », un « X » appliqué à la main à côté de son code tactique. L'appareil sera porté disparu au-dessus d'Augsburg le 25 février 1944 (4 tués et 6 prisonniers).

Quoi qu'il en soit, ce syndrome de l'espionnite se manifeste curieusement quand la *Eighth Air Force* bat ses records de pertes à l'ennemi et de baisse de moral de ses équipages, notamment après la fessée du 17 août 1943 (le double raid sur Schweinfurt et Ratisbonne), et que des mitrailleurs ayant fondu les plombs (*Flak-happy*) se sont mis à tirer sur les avions voisins.
Néanmoins, pour répondre à cette menace potentielle, la *Eighth* met en œuvre des procédures d'identification radio élaborées, des signaux optiques et un « marking of the day » – une marque changeant à chaque mission appliquée sur les avions. Elle peut prendre différents aspects, mais la plus utilisée est une « lettre du jour » peinte sur le fuselage, à côté du code tactique.
Cette disposition, qui d'ailleurs n'est pas observée de façon uniforme, est abandonnée au début de l'année 1944 parce que certains équipages ont repéré des B-17 « allemands » portant la « marque du jour » !
Signalons aussi que les B-17 de la *Eighth Air Force* ne seront pas concernés par les bandes noir et blanc portées dans le cadre de l'opération « Overlord ».

MEDITERRANEAN THEATER OF OPERATIONS

Dans la mesure où les premiers B-17 qui apparaissent sur le continent nord-africain ont été extorqués à la *Eighth Air Force*, ils portent les mêmes codes tactiques à leur arrivée – c'est-à-dire, aucun ! Comme le montrent les photos du Chapitre I, la situation s'est prolongée quelques mois.
Toutefois, en juin 1943, le 5th BW adopte à son tour un symbole géométrique pour chaque *Bombardment Group*, la distinction entre *Squadrons* étant laissée à l'appréciation de leur hiérarchie directe.



MARQUES TACTIQUES DES B-17 DE LA 8TH AIR FORCE AU 8 MAI 45

1ST BOMB DIVISION

1st CBW	40th CBW	41th CBW	94th CBW
91st BG	92nd BG	303rd BG	351th BG
381st BG	305th BG	379th BG	401st BG
398st BG	306th BG	384th BG	457th BG

3RD BOMB DIVISION

4st CBW	94th BG	447th BG	486th BG	487th BG
13rd CBW	95th BG	100th BG	390th BG	
45th CBW	96th BG	388th BG	452nd BG	
93rd CBW	34th BG	385th BG	490th BG	493rd BG

MARQUES TACTIQUES DES B-17 DE LA 15TH AIR FORCE

PREMIER SYSTÈME (06 - 1943 / 03 - 1944)

2ND BG

20th BS

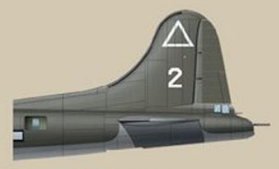
49th BS

96th BS

429th BS

97TH BG

340th BS



341st BS

342nd BS

414th BS

99TH BG

346th BS

347th BS

348th BS

416th BS

301ST BG

32nd BS

352nd BS

353rd BS

419th BS

▶ Sur ce B-17G, qui reviendra de Vienne avec quelques souvenirs de la *Flak*, on distingue nettement le symbole du 97th *Bombardment Group* sur les deux demi-plans fixes horizontaux.

L'arrivée de renforts contraint à modifier les marques d'identification visuelle en avril 1944. Le symbole du groupe est répété sur les deux demi-plans fixes horizontaux. La *Fifteenth Air Force* n'adoptera aucun code tactique alphanumérique – système trop britannique ?

PACIFIC THEATER OF OPERATIONS

Les premiers B-17 qui arrivent dans le Pacifique (voir Tome I) portent les marques codifiées en mai 1940 (révision de la circulaire du 15 novembre 1937) sous le nom de *Designator System*. Ce code tactique est peint sur deux lignes sur la dérive :

- la première ligne indique à la fois le *Squadron* et le numéro individuel de chaque appareil. À cette époque, les *Bombardment Groups* ne se composent que de trois *Squadrons*. Les avions du premier *Squadron* sont numérotés de 10 à 39, ceux du deuxième de 40 à 69 et ceux du troisième de 70 à 99, l'état-major se réservant la plage de 1 à 9.
- la seconde ligne est composée du numéro de l'unité suivi d'une lettre précisant sa spécialité (« B » pour *Bombardment*), soit : 2B pour 2nd BG, 11B pour 11th BG, etc.

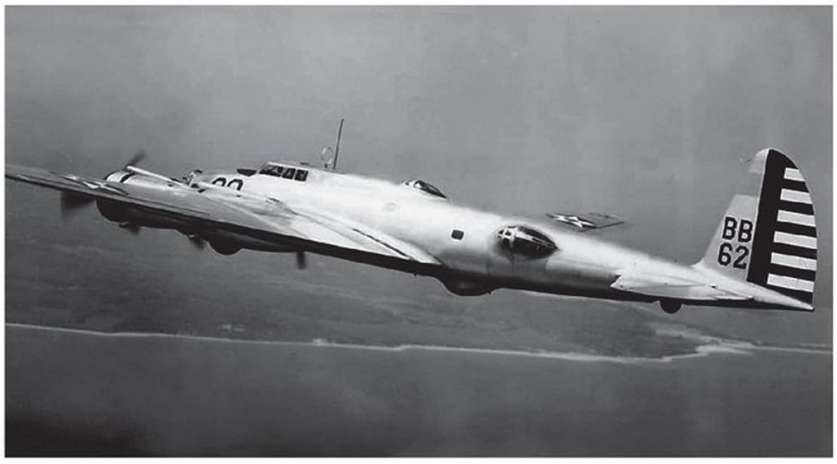
Peu avant l'entrée en guerre, la seconde ligne est effacée pour des raisons de sécurité.

Après la disparition des B-17C/D, la nécessité de distinguer les unités de B-17 dans les trois zones de combat du Pacifique (Nord, Sud et Sud-Ouest) ne se fait pas vraiment sentir, vraisemblablement à cause de leur tout petit nombre.

AUTRES THÉÂTRES D'OPÉRATIONS

Il ne semble pas que les B-17 servant au sein des *Sixth* (Panama, Caraïbes) et *Eleventh* (Alaska, Aléoutiennes) *Air Forces* aient reçu la moindre marque tactique.

On signalera que ceux de la 6th AF ont adopté un camouflage copié sur celui des unités anti-sous-marines (voir photo page 63, Tome I).



▲ Ce Y1B-17 arbore le *Designator* en vigueur jusqu'en mai 1940. Les données sont inversées : la première ligne indique la spécialité (« B » : *Bombardment*) et le numéro du *Bombardment Group* (« B » = 2nd BG) et la seconde le *Squadron* – 49th BS – et le numéro individuel de l'avion.

MARQUES PERSONNALISÉES

• PIN-UP

Les aviateurs de l'USAAF n'ont évidemment pas été les seuls à personnaliser leurs appareils, cette pratique se retrouvant au sein de toutes les aviations belligérantes. Ils n'ont pas été non plus les seuls à appliquer des peintures flamboyantes ; il n'y a qu'à se référer aux décorations des Il-2 soviétiques, dont certains étaient de véritables tableaux volants.

Toutefois, aucune autre force aérienne n'a placardé de *nose arts* [3] avec une telle profusion, ni utilisé ce qui est devenu le véritable symbole de l'Air Force au cours de la Seconde Guerre mondiale : la pin-up ou « jeune fille que l'on épingle au mur ».

Si ces « nus académiques » sont une invention du vieux continent, ce sont les magazines US (en particulier *Esquire*, qui publiait les œuvres d'Alberto Vargas) qui, à la fin des années trente, ont fait entrer la pin-up dans la culture populaire américaine, au même titre que le Coca-Cola, le chewing-gum, le base-ball et la Cadillac.

Hal Olsen, un mécano de l'US Navy, qui décora plus de cent avions dans le Pacifique [4], dira :

« Le *nose art* était pour un équipage une référence personnalisée à un engin militaire. Vous confiiez votre vie à un avion et comptiez sur lui pour qu'il vous ramène sain et sauf. Le *nose art* soudait l'équipage. Il représentait en quelque sorte la signature de l'unité. En plaçant une fille sur un avion, l'équipage se sentait protégé tout au long de ses patrouilles et missions de bombardement. C'était une source d'inspiration pour les hommes et leur donnait le sentiment d'appartenir à une équipe. Le but principal, je pense, était d'insuffler à l'équipage la foi qu'il reviendrait. »

Des psychanalystes qui se sont penchés sur la question n'ont pas hésité à comparer la pin-up à Notre-Dame de Bon Secours (ou l'équivalent), que priaient les marins et les capitaines quand ils partaient joyeux pour des courses lointaines – *mutatis mutandis*, les fesses à l'air en plus.

On ne sait pas où ni quand est apparue la première représentation d'une demoiselle en petite tenue sur un avion, mais il est certain que la baigneuse de MEMPHIS BELLE, un appareil très largement médiatisé, constituera une source d'inspiration pour de nombreux équipages. Bien que non autorisée officiellement, cette pratique s'est rapidement répandue et sur tous les théâtres d'opérations. La hiérarchie fermait les yeux tant que l'image restait dans les limites de la décence. Maintenir le moral des équipages valait

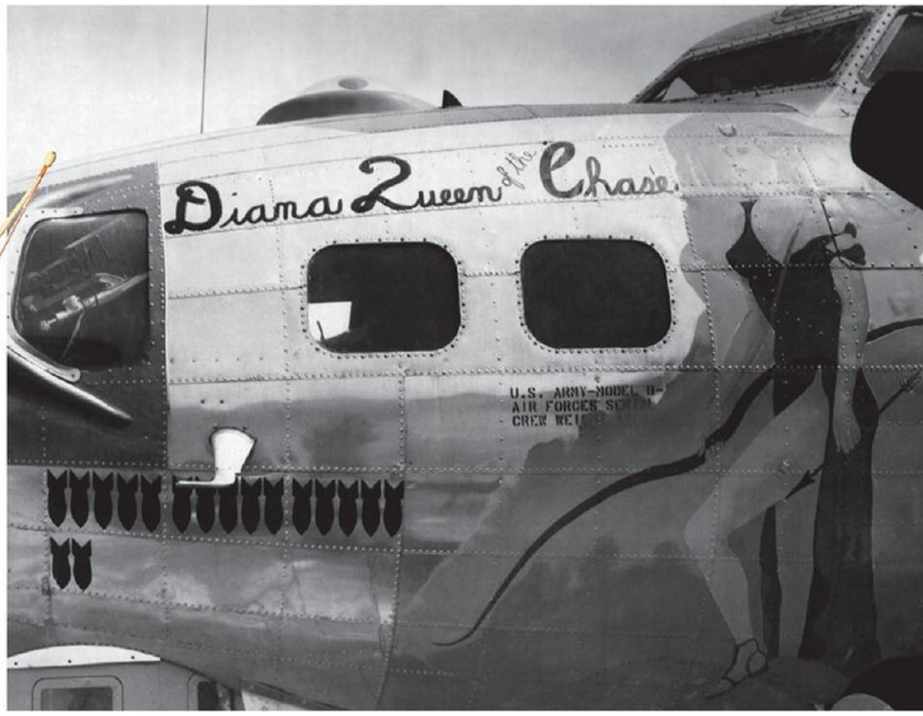
▼ Sans doute pas la première pin-up, mais l'une des plus connues et très médiatisée, la jolie baigneuse de MEMPHIS BELLE, inspirée d'un dessin d'Alberto Vargas, portant – comble de raffinement – un maillot bleu du côté gauche et un rouge du côté droit.

bien une entorse à la bienséance. Lors d'une inspection dans le Pacifique en 1944, Charles Lindbergh a été offusqué par des pin-up un peu trop lascives à son goût, ce qui a entraîné un encadrement plus étroit des artistes peintres. Ceux-ci ont été priés de respecter certaines conventions qui faisaient que des magazines comme *Esquire* n'étaient pas considérés comme pornographiques et donc illégaux.

Cela n'a cependant pas réellement contrarié les équipages. Quelques-uns raconteront que, les jours d'inspection, ils allaient parquer leurs appareils à l'autre bout du terrain ou appliquaient une couche de peinture à l'eau sur des détails anatomiques, dont la vue aurait pu choquer quelque huile étoilée.

La parution de photos en couleur de *nose arts* assez dénudés dans les pages du très pudibond *National Geographic Magazine* en 1943 tiendra lieu de caution officielle pour cette pratique.

Mais toutes les unités ne pouvaient pas s'offrir ce luxe : il fallait avoir sous la main un virtuose du pinceau capable de reproduire des dessins de Vargas ou de Petty, ou, mieux, faire œuvre d'imagination, et celui-ci monnayait souvent son talent. Malheureusement, la grande majorité de ces artistes peintres est inconnue, car fort peu ont signé leurs œuvres ou évoqué après la guerre ces travaux effectués en marge de leurs activités professionnelles sur les bases.

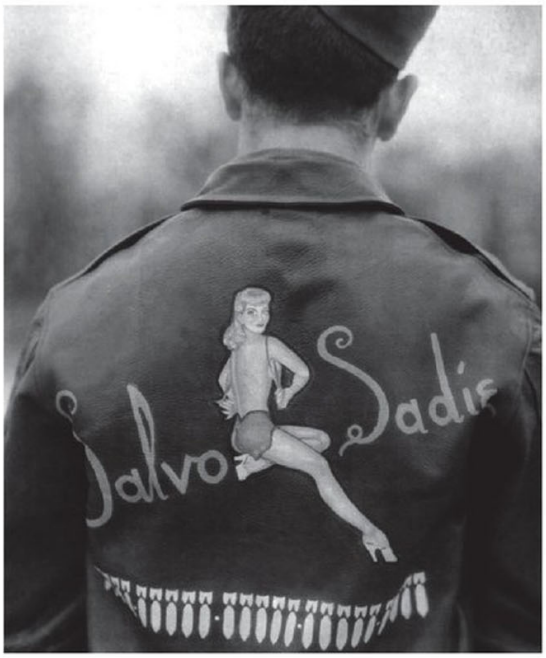


▲▲ en haut : Fifinella était un gremlin femelle conçu par Walt Disney pour un film dérivé d'un roman de Roald Dahl, un as de la chasse britannique, qui fera carrière après la guerre dans les livres pour enfants. Les WASP (*Women Airforce Service Pilots*) obtiendront la permission des studios Disney d'en faire leur mascotte. Ce *nose art* était porté par le B-17G-35-DL 42-107030 du 322nd BS/91st BG. La bénédiction du prêtre n'y pourra rien, Fifinella sera abattu le 13 août 1944 (un tué, trois prisonniers et cinq évadés).

◀ et ▲ Diana Queen of The Chase, peinte sur le B-17G-50-BO (42-102393) du 612th BS/401st BG (8th AF), a été manifestement inspirée par un dessin d'Alberto Vargas publié en mars 1941. Il est non moins manifeste que l'artiste n'avait pas vraiment la « patte » et que l'on est assez loin de la qualité de l'original ; il s'est heureusement abstenu de massacrer les lévriers.

[3] Ce terme étant familier aux lecteurs, nous en conserverons la VO, la traduction française n'étant pas très parlante, sauf pour un chirurgien plasticien.

[4] Les équipages lui offraient jusqu'à 50 $ pour l'une de ses œuvres d'art.



▲ En haut : certains *nose arts* racontent une histoire. Ce B-17G-80-VE (44-8799), un *Mickey Ship* du 452nd BG, a été nommé MANCHESTER MISSES, en l'honneur de cinq jeunes télétypistes (entre 16 et 26 ans) qui travaillaient pour la Manchester Oxyde Company. Ayant appris que la princesse Elisabeth avait eu un B-17 baptisé à son nom, elles ont demandé, par les voies officielles, qu'on veuille bien leur dédier un avion. La cérémonie s'est déroulée en leur présence à Deopham Green le 13 mars 1945.

▼▶◥ Si la source d'inspiration de ce SALVO SADIE (B-17-G-20-BO 42-31496 du 612th BS/401st BG) est évidente, la facture laisse à désirer, sans parler du goût douteux de la décoration du blouson…

Les *nose arts* ne se limitent toutefois pas aux pin-up, même si celles-ci représentent vraisemblablement plus des deux tiers des décorations peintes sur les B-17.

• PREMIÈRES PERSONNALISATIONS

Quand ils arrivent aux Philippines et en Europe, les B-17 ne portent aucune marque distinctive, à de rares exceptions près [5]. Cependant, très vite, les équipages éprouvent le besoin de baptiser leurs avions. Le choix est quelquefois collectif ou tiré au sort, mais, la plupart du temps, il est celui du commandant de bord. Le nom de baptême fait souvent référence à

- l'origine du pilote : ALABAMA EXTERMINATOR, DELTA REBEL, CITY OF NATCHEZ ;
- au prénom de sa mère, sa fiancée ou sa femme : DEAR MOM, ALICE FROM DALLAS, FORT WORTH GIRL ;
- à des titres de chansons traditionnelles ou à la mode : YANKEE DOODLE, MY GAL SAL, I'LL BE AROUND ;

TOP TEN DES NOMS DE BAPTÊME DES B-17

1	LADY LUCK	21
2	PAPER DOLL	19
3	HELL'S ANGEL	17
	LUCKY LADY	
	PATCHES	
6	BOOMERANG	16
	EIGHT BALL/EIGHTBALL	
	PISTOL PACKIN' MAMA	
	QUEENIE	
10	HOMESICK ANGEL	14

En ce qui concerne, par exemple, Paper Doll, nous avons retenu les The PAPER DOLL et PAPER DOLL II, mais exclu les composés, comme PAPER DOLLIE ou PAPER DOLLY.

- aux personnages de *comics*, en particulier ceux de *Li'l Abner* : FEARLESS FOSDICK, EARTHQUAKE MCGOON ;
- à des personnages célèbres, anciens ou contemporains CALAMITY JANE, GENERAL IKE, CHENNAULT'S PAPPY ;
- à des jeux (souvent d'argent) : ROYAL FLUSH, EIGHT BALL, CRAPS FOR THE JAPS ;
- ou bien encore il fait office de talisman : BRING'EM BACK ALIVE, LADY LUCK, SUPERSTITIOUS, FRIDAY THE 13TH, HELL AND BACK.

Difficile de ne pas mentionner AIN'T MISBEHAVIN' (je ne fais aucun écart de conduite), qui décorera huit Fortress – titre d'une chanson de Fats Wller reprise par Louis Armstrong, qui sera choisi par des pilotes venant juste de se marier !

Il est cependant impossible de faire entrer tous les noms de baptême dans des petites cases, car on recense plus de 8 000 B-17 qui en ont porté un !

• AUTRES PERSONNALISATIONS

Tout aussi incontournables que les pin-up, les marques de missions sont, elles, officiellement autorisées. Elles se matérialisent sous la forme de petites bombes, généralement jaunes. Certains événements marquants (autre type de mission, 25e sortie...) sont figurés par une bombe d'une autre couleur, voire de plus grande taille, ou par un symbole distinct.

Les marques de victoire sont soit regroupées sur un « tableau d'affichage » (*scoreboard*) sur le nez, soit peintes à chacun des postes de tir. Les bateaux sont aussi représentés sous la forme de silhouettes.

Les membres de l'équipage avaient également l'habitude de peindre leur prénom ou surnom (et parfois celui de leur petite amie ou de leur femme) en regard de leur poste.

Au début de l'année 1945, le B-17 n'est plus présent qu'en Europe, au sein des 8th et 15th AF. Si cette dernière est restée « raisonnable » en termes de marques, en revanche, la *Eighth* termine la guerre dans une débauche de couleurs et de *nose arts*, tous plus flamboyants les uns que les autres. ■

▲ Difficile de ne pas imaginer que le modèle de base a été tiré d'*Esquire* ou d'un calendrier signé Vargas, mais la copie est de qualité. B-17G-105-BO, 43-39143, 731st BS/452nd BG. On profitera du gros plan pour noter les marques de service peintes sur tous les avions de l'USAAF.

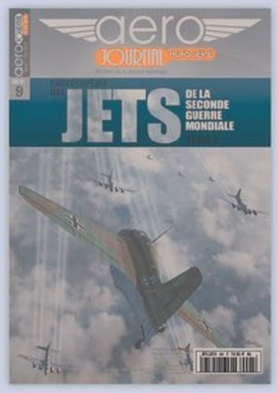
▲ Un B-17G-40-VE bien connu des « vieux » maquettistes : le 42-97976, alias A BIT O' LACE, sujet de la maquette Airfix. Il présente les marques du 709th BS/447th BG : deux bandes vertes entourant le fuselage arrière, chevrons (noirs ?) sur l'extrados de l'aile droite et lettre « K » sur la dérive. Il porte les stigmates de deux atterrissages forcés. (ww2images.com)

[5] Voir la photo de MY GAL SAL sur le « gésier » au Groenland le 27 juin 1942, page 56 du Tome I.

DÉCOUVREZ NOS NUMÉROS HORS-SÉRIE

HS 6 — Les camouflages de la Luftwaffe 1936-1945

HS 9 — Encyclopédie des jets de la Seconde Guerre (T2)



HS 10 — Le Zéro à l'infini

HS 11 — Phantoms israëliens au combat 1969-1982

HS 13 — Le P51 Mustang deuxième époque

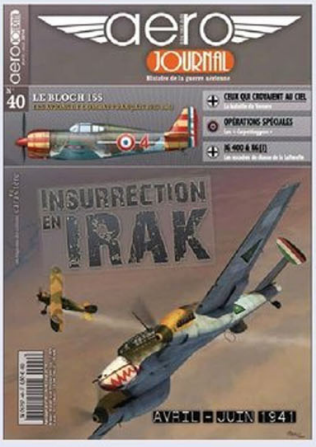
HS 14 — 120 secondes fatales La bataille de Midway

HS 15 — Le B-17 Fortress 1935-1942

HS 16 — L'IL-2 Chtourmovik

ET ACTUELLEMENT EN KIOSQUE
AÉROJOURNAL BIMESTRIEL N°40

n°40 — Insurrection en Irak Avril - juin 1941



ÉDITIONS CARAKTÈRE
Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 www.caraktere.com

BON DE COMMANDE

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°41 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°41 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

☐ Je souhaite recevoir les anciens numéros d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations :

☐ n°4 (Réf. 35) ☐ n°17 (Réf. 102) ☐ n°18 (Réf. 103) ☐ n°19 (Réf. 104)
☐ n°20 (Réf. 105) ☐ n°21 (Réf. 106) ☐ n°22 (Réf. 107) ☐ n°23 (Réf. 523)
☐ n°24 (Réf. 524) ☐ n°25 (Réf. 525) ☐ n°26 (Réf. 526) ☐ n°27 (Réf. 527)
☐ n°28 (Réf. 528) ☐ n°29 (Réf. 529) ☐ n°30 (Réf. 530) ☐ n°31 (Réf. 531)
☐ n°32 (Réf. 532) ☐ n°33 (Réf. 533) ☐ n°34 (Réf. 534) ☐ n°35 (Réf. 535)
☐ n°36 (Réf. 536) ☐ n°37 (Réf. 537) ☐ n°38 (Réf. 538) ☐ n°39 (Réf. 539)
☐ n°40 (Réf. 540)

☐ Je souhaite recevoir les hors-séries d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
France : 14.90 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €

☐ n°6 : **Les camouflages de la Luftwaffe** (ref.154)
☐ n°9 : **Les jets de la Seconde Guerre mondiale** - Tome 2 (ref.569)
☐ n°10 : **Le Zéro à l'infini** (ref.570)
☐ n°13 : **P-51 Mustang** - Tome 2 (ref.573)
☐ n°14 : **La bataille de Midway** (ref.574)
☐ n°15 : **Le B-17 Fortress : 1935-1942** (ref.575)
☐ n°16 : **L'IL-2 Chtourmovik** (ref.576)

☐ n°11 : **Les Phantom israéliens au combat** (ref.571)
France : 11.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 14.50 € - Reste du monde : 18.50 €

☐ Je souhaite recevoir le numéro spécial 24 d'**Aérojournal Magazine**. (ref.524)
France : 9.60 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 11.60 € - Reste du monde : 13.60 €

Règlement :
☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Mandat postal
☐ Virement Swift *(nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)*
☐ Carte Bancaire : VISA / MasterCard

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel* : .....
**3 derniers chiffres au dos de la carte*

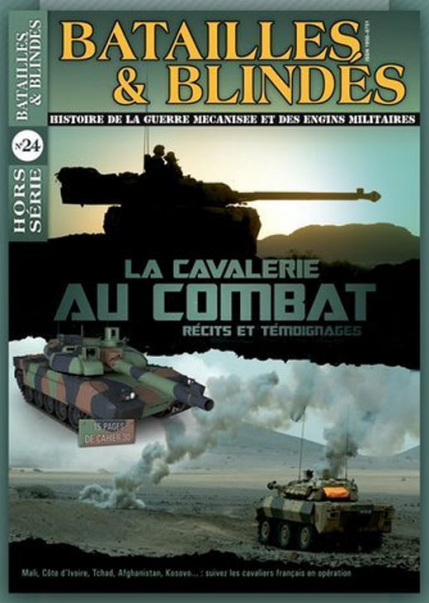
Signature :

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail (facultatif): .....
Téléphone (facultatif): .....

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

DÉCOUVREZ NOS **HORS-SÉRIE** ACTUELLEMENT EN KIOSQUE OU EN COMMANDE SUR **WWW.CARAKTERE.COM**

Batailles & blindés
Hors-Série n° 24



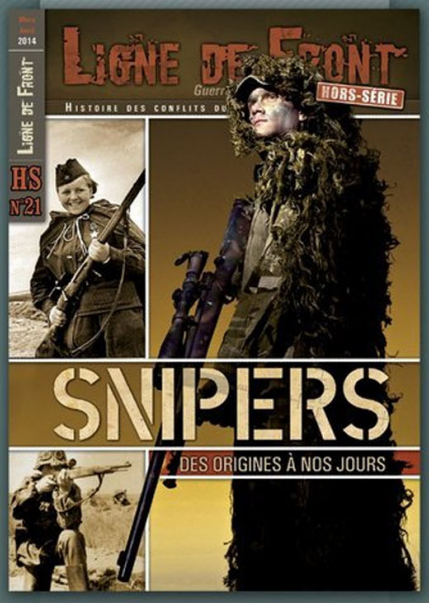
LA CAVALERIE AU COMBAT
Récits et Témoignages

Ce 24e numéro hors-série de la revue d'histoire militaire *Batailles & Blindés* s'inscrit dans une ligne très contemporaine, puisqu'il est exclusivement consacré à la Cavalerie française en 2014 !

Conçu en étroite collaboration avec l'École de cavalerie de Saumur, il présente en 144 pages le savoir-faire de l'Arme, ainsi que la polyvalence et la diversité de compétences des cavaliers.

148 pages 14,90 €

Aéro journal
Hors-Série n° 17

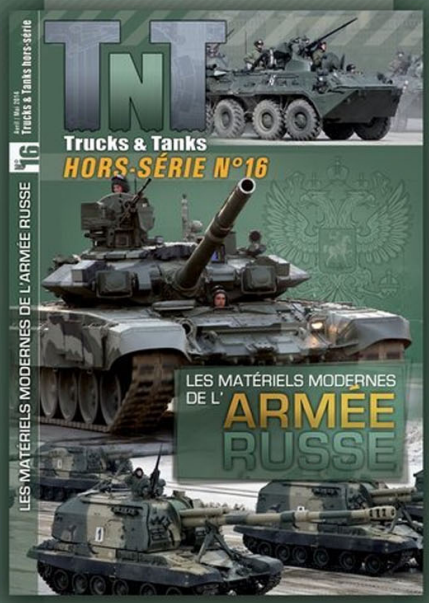


SNIPERS
des origines à nos jours

Ce hors-série de ***Ligne de Front*** vous fera découvrir les origines du tir de précision et vous emmènera, des forêts enneigées de Finlande durant la guerre d'Hiver aux ruines de Stalingrad, suivre les exploits de Simo Häyhä, Vassili Zaïtsev, Lioudmila Pavlitchenko, Josef « Sepp » Allerberger et des agents britanniques ayant imaginé l'opération « Fowley » visant à assassiner Hitler au moyen d'un binôme de tireurs d'élite.

116 pages 14,90 €

TNT
Hors-Série n° 16



LES MATÉRIELS MODERNES
de l'armée Russe

Alors que l'actualité met en lumière les *Vooroujionnye Sily Rossiïskoï Federatsii* ou Forces armées de la fédération de Russie, créées en 1992 après la disparition définitive de l'Union soviétique, ce numéro hors-série de ***TnT*** analyse les matériels les plus emblématiques d'une Armée russe en pleine transition.

116 pages 14,90 €

Téléchargez dès à présent nos applications
BATAILLES & BLINDÉS, AIR COMBAT et LOS!

Depuis le début de l'année, pour nos lecteurs adeptes du numérique, vous pouvez télécharger les applications de nos magazines "Air Combat", "Batailles & Blindés" et "LOS!" sur l'App Store Apple, Google Play et Kindle Amazon. C'est aussi le moyen de vous procurer les numéros épuisés de vos magazines préférés !

Google play

amazonkindle

aero JOURNAL HORS-SERIE

B-17 FORTRESS

Le Boeing B-17 Fortress se muscle au cours des années 1943 à 1945, notamment par la greffe d'une « tourelle de menton ». Toutefois, il est vite rattrapé par son principal défaut : son manque d'allonge. Il est remplacé par le B-24 Liberator dans le Pacifique à la mi-1943, tandis que le *Coastal Command*, éternel cousin pauvre de la RAF, doit s'en satisfaire, faute de mieux, jusqu'à ce que les Américains veuillent bien lui livrer un nombre suffisant de Liberator.

Le B-17 continue, toutefois, à faire les beaux jours de la nouvelle force aérienne stratégique américaine, la *Fifteenth,* qui, depuis l'Italie, s'en prend aux objectifs trop éloignés pour sa grande sœur, la *Eighth*.

Cependant, le B-17 connaît bien d'autres types de missions, sans doute moins glorieuses mais tout aussi indispensables, comme le secours en mer, la reconnaissance météo et la guerre électronique. Il sera même employé comme bombe volante, mais nous réservons cet épisode rocambolesque au troisième et dernier tome de la saga de l'un des plus célèbres avions de la Seconde Guerre mondiale.

M 03410 - 17H - F: 14,90 € - RD

Aérojournal Hors-série n°17
Avril - mai 2014

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C